

*Va*

**MAASEUTUVÄESTÖN LIIKKUMINEN  
JA LIIKENNETURVALLISUUS**

TIE- JA VESIRAKENNUSHALLITUS  
KÄYTTÖOSASTON LIIKENNETOIMISTO

HELSINKI 30.1.1976

08  
TIE



76 217



MAASEUTUVÄESTÖN LIIKKUMINEN JA LIIKENNETURVALLISUUS

TIE- JA VESIRAKENNUSHALLITUS  
KÄYTTÖOSASTON LIIKENNETOIMISTO  
HELSINKI 30.1.1976

## ALKUSANAT

Yksityistieliittymäonnettomuudet muodostavat erään merkittävän onnettomuusryhmän yleisillä teillä. Vaasan tie- ja vesirakennuspiirissä ne muodostavat keskimääräistä suuremman osuuden. Eräs tässä suhteessa ongelmallinen tiejakso on vt 3 Jalasjärven ja Kurikan alueella.

Oheisessa tutkimusselotuksessa on selvitetty ongelmaan liittyviä ihmisten liikkumista ja asenteita koskevia tietoja toisaalta yleisesti, toisaalta erityisesti kyseisen tiejakson parantamissuunnitelmien pohjaksi.

Tutkimuksen suoritti tie- ja vesirakennushallituksen sekä Vaasan tie- ja vesirakennuspiirin toimeksiannosta Vaasan kauppa- ja korkeakoulun tutkimuslaitos. Tutkimuksen liikenteen luonnetta koskevan osan on laatinut ekon. Harry Swanljung. Tämän julkaisun 1...5 luvut on lyhentäen muokattu tutkimuksen em. osasta. Paikallisen väestön liikenneturvallisuuskysymyksiin liittyviä asenteita on selvittänyt valt.lis. Timo Järvi-  
koski ja tutkimuksen tämä osa on esitetty luvuissa 6...8 lyhentämättömänä. Vaasan tie- ja vesirakennuspiirin edustajina toimivat dipl.ins. Jukka Isotalo ja dipl.ins. Mauri Pukkila. Tie- ja vesirakennushallituksen asiamiehenä toimi dipl.ins. Timo Hulkko tiesuunnitteluosaston teknillistaloudellisesta toimistosta.

Dipl.ins. Teuvo Puttonen



# SISÄLLYSLUETTELO

Sivu

## ALKUSANAT

1. JOHDANTO	1
1.1 Tutkimuksen tausta	1
1.2 Tutkimustehtävä	2
1.3 Tutkimusalue	2
1.4 Tutkimusmenetelmä	3
2. TUTKIMUSALUE	4
2.1 Tutkimusalueen rajaus	4
2.2 Väestö	6
2.3 Tiestö	7
2.4 Tutkimusalueen liikennettä aiheuttavat tekijät	9
2.41 Koulut	9
2.42 Työpaikat	11
2.43 Asiointipisteet	11
2.44 Maatalouden aiheuttama liikkuminen	15
3. TUTKIMUSAINEISTO	16
3.1 Haastattelulomake	16
3.2 Otannan suorittaminen	17
3.3 Otantamenetelmän edut ja haitat	18
3.4 Otoksen edustavuus	18
3.5 Taustatiedot	20
3.51 Taloutta koskevat tiedot	20
3.52 Käytettävissä olevat kulkuneuvot	21
4. MAASEUTUMAISEN ASUTUKSEN AIHEUTTAMA LIIKENNE	23
4.1 Koululaisliikenne	24
4.2 Työssäkäyntiliikenne	25
4.3 Asiointiliikenne	26
4.4 Muu liikenne	27
4.5 Yhteenveto	27



5. KEVYT LIIKENNE JA MAATALOSUAJONEUVOLIIKENNE VALTATIELLÄ	29
5.1 Kevyt liikenne	29
5.2 Maatalousajoneuvoliikenne	30
6. LIIKENNETURVALLISUUS VALTATIELLÄ	32
7. SUHTAUTUMINEN VALTATIEN KÄYTÖN RAJOITUKSIIN	38
8. LIIKENNETURVALLISUUDEN PARANTAMINEN	41
9. YHTEENVETO	47

LÄHTEET

LIITTEET



## 1. JOHDANTO

### 1.1 Tutkimuksen tausta

Valtatie 3 Vaasan läänin alueella välillä Kurikka - lääninraja on pääosiltaan parannettu vanhan tielinjan päälle. Parantamistyön linjausta tehtäessä on lähtöajatuksena ollut palvella samanaikaisesti pitkän matkan liikennettä ja paikallisen asutuksen lyhyen matkan yhteystarpeita. Näin on säästetty rakennuskustannuksia ja vuosittaisia kunnossapitovaroja. Toisaalta paikallinen väestö on usein joutunut onnettomuustilanteisiin pitkämatkaisen liikenteen kanssa. Osittain tähän ovat vaikuttaneet myös kuntien kaavoitustoimenpiteet, jotka ovat tuoneet paikallisia toimintoja valtatie varteen sen molemmille puolille.

Kyseisellä noin 48 km:n pituisella tieosalla on 1.1.1967 - 30.6.1973 välisenä aikana tapahtunut 276 poliisin ilmoittamaa liikenneonnettomuutta. Niissä on lähes neljässä tapauksessa kymmenestä ollut osallisena kevyen liikenteen edustaja tai maatalousajoneuvo. Jalankulkija on ollut osallisena 25 onnettomuudessa, polkupyöräilijä samoin 25 onnettomuudessa, mopo 30 onnettomuudessa sekä traktori tai muu maatalousajoneuvo 17 onnettomuudessa. Lisäksi on tapahtunut mm. kuolemaan johtaneita onnettomuuksia, joissa traktori on ollut myötävaikuttamassa, vaikkei suoranaisesti osallisena onnettomuuteen.

Kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien kokonaismäärä oli 38 ja niistä 32 tapauksessa eli yli 80 %:ssa oli osallisena joko kevyttä liikennettä tai maatalousajoneuvo. Vammoihin johtaneista 97 onnettomuudesta vastaava osuus oli puolet eli 48 tapaus. Onnettomuuksista 108 oli tapahtunut yksityistien liittymässä. Liikenneturvallisuuden parantaminen on ollut tärkeimpänä perusteena tiejaksolla suoritettaviin parantamistoimenpiteisiin, joiden suunnitteluun myös tämä tutkimus liittyy.



## 1.2 Tutkimustehtävä

Tutkimukselle asetettiin kaksi päätavoitetta. Ensinnäkin tutkimuksella pyrittiin selvittämään tienvarren maankäytön synnyttämän liikenteen luonnetta ja määrää valtatiellä 3. Tämän mukaisesti tutkimuksen alkupuoli perustuu tutkimusalueen liikenteen lähtö- ja päätepisteiden sekä kulkureittien selvittämiseen erityisesti siltä osin kuin ihmiset joutuvat käyttämään valtatieta 3. Myös matkojen laatua ja käytettyjä kulkuvälineitä pyritään erittelemään. Saatujen tietojen perusteella pyritään muodostamaan kuvaa maaseutumaisen asutukset synnyttämästä matkatuotoksesta.

Tutkimuksen toisena päätavoitteena oli selvittää paikallisten asukkaiden asenteita ja mielipiteitä erilaisista liikenneturvallisuutta parantavista toimenpiteistä. Tavoitteen mukaisesti tutkimuksen jälkiosassa selvitetään, kuinka turvallisiksi paikallinen väestö kokee liikenneympäristönsä ja mitä toivomuksia ja mielipiteitä sillä on liikenneympäristönsä parantamisen suhteen. Lisäksi selvitetään väestön asennoitumista yksityistiejärjestelyiden johdosta liikkumiselle tuleviin rajoituksiin. Edelleen tutkitaan asenteiden riippuvuutta mm. asuinpaikan etäisyydestä valtatiestä, haastattelun käyttämistä kulkuvälineistä ja asuinpaikan liikenneyhteyden laadusta.

## 1.3 Tutkimusalue

Koska koko Kurikan ja lääninrajan välisen tieosuuden paikallisliikenteen tutkiminen olisi ollut tutkimuksen tavoitteiden kannalta tarpeettoman laajamittainen tehtävä, valittiin tutkimuskohteeksi alueelta kaksi esimerkkitieosuutta. Näiksi sovittiin tieosuus Myllykylä - Luopa - Kurikan kunnanraja Kurikan kaupan alueelta ja osuus Mantila - Keskikylä Jalasjärven kunnan alueelta. Edellinen tieosuus on noin 7,9 km ja jälkimmäinen noin 5,1 km pitkä, ja niiltä molemmilta on matkaa noin 4,0 km kuntiensä keskustajamiin, Kurikan keskustaan tai vastaavasti Jalasjärven kirkonkylään.



Kyseisillä tieosuuksilla on ajanjakson 1.1.1967 - 30.6.1973 kuluessa tapahtunut 100 poliisin ilmoittamaa liikenneonnettomuutta, mikä on jossain määrin suurempi osuus (36 %) koko tiejakson onnettomuuksista kuin tieosien pituus edellyttäisi (27 %). Ero johtuu onnettomuuksien suuresta määrästä nimenomaan tieosalla Myllykylä - Luopa - Kurikan kunnanraja. Tutkimusalueella oli tapahtunut 18 koko valtatiejakson 30 kuolemaan johtaneesta liikenneonnettomuudesta. Kevyen liikenteen sekä lähiliikenteen kulkijoiden osuus onnettomuuksissa vammautuneiden määrästä oli 60 %.

Varsinainen tutkimusalue käsittää paitsi yllä mainitut tieosuudet myös koko sen alueen, jolta asioidaan tienvarren palvelupisteissä. Tutkimusalueen rajausta on selvitetty yksityiskohdaisemmin kappaleessa 2.1.

#### 1.4 Tutkimusmenetelmä

Tutkimus on pääosaltaan haastattelututkimus. Tutkimusalueelta valittiin otannalla noin 200 taloutta, joilta varsin seikkaperäisen haastattelulomakkeen avulla tiedusteltiin heidän erityyppistä liikkumistaan ja asenteitaan. Haastattelut teki tutkimusryhmä käymällä henkilökohtaisesti otokseen valituissa talouksissa. Haastattelun tuloksia esitellään pääasiassa taulukoin.



## 2. TUTKIMUSALUE

### 2.1 Tutkimusalueen rajaus

Tutkimuskohteeksi valittiin valtatieltä 3 kaksi esimerkkitieosuutta, joista toinen oli välillä Myllykylä - Luopa - Kurikan kunnanraja Kurikan kauppalan alueelta ja toinen välillä Manttila - Keskikylä Jalasjärven kunnan alueelta (kuva 1). Varsinainen tutkimusalue käsittää paitsi yllä mainitut tieosuudet myös koko sen alueen, jolta asioidaan tienvarren palvelupisteissä.

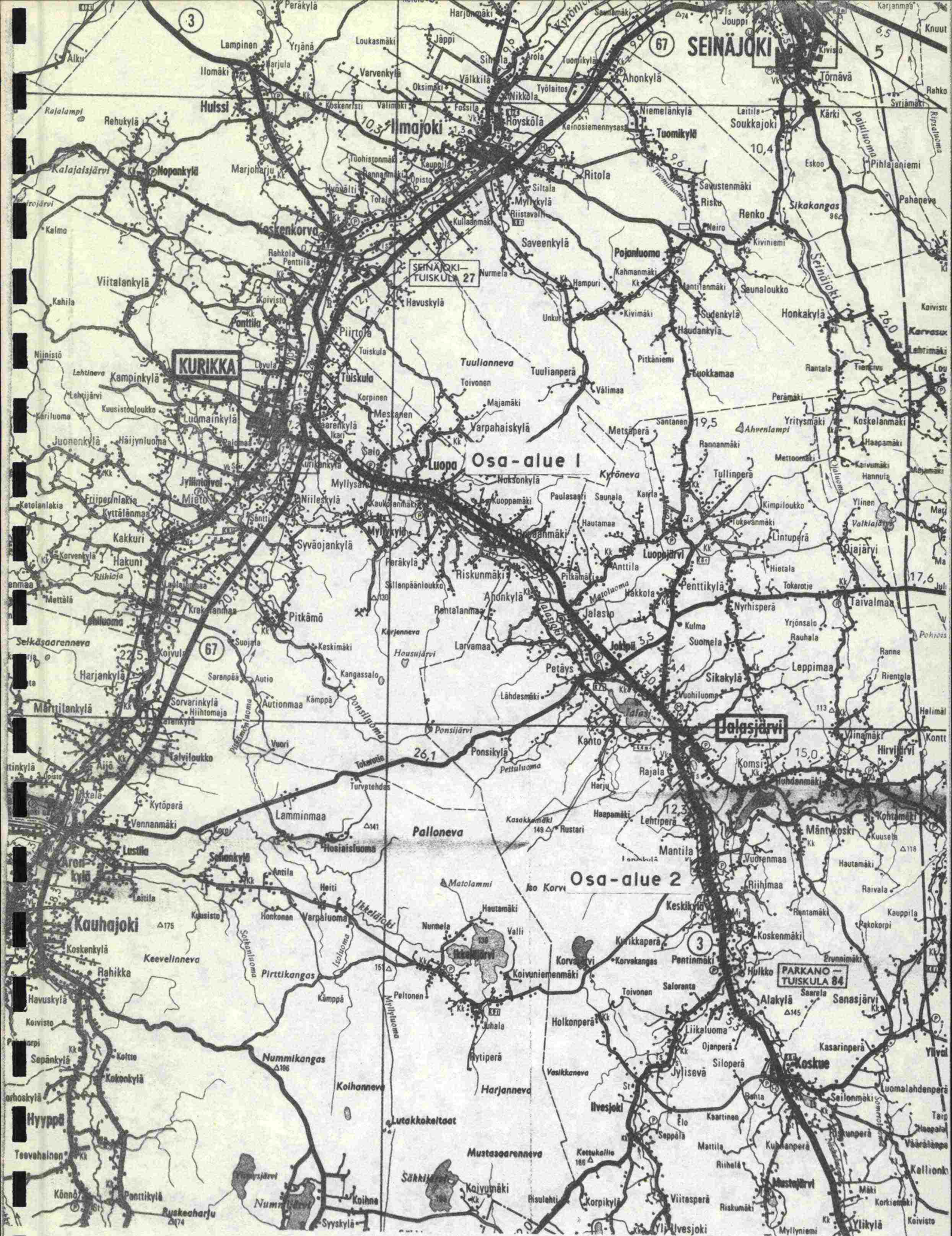
Tutkimusalueen ensimmäinen, karkea rajaus tehtiin tiekartalle 1:200 000. Osa-alueisiin pyrittiin sisällyttämään kaikki ne alueet, joilta tiestön perusteella voitiin päätellä asiointiliikennettä suuntautuvan tutkimuksen alaisille tieosille. Tämän alustavan rajauksen perusteella suoritettiin sitten tarkempi rajaus peruskarttojen avulla. Varsinainen tutkimusalue koostuu seuraavista osa-alueista:

Osa-alue 1 sijaitsee välillä Myllykylä - Luopa - Kurikan/Jalasjärven kunnanraja. Alue käsittää seuraavat kylät: Salonkylä, Myllysalon, Myllykylä, Varpahaiskylä, Noksonkylä, Luopa ja Oppaanmäki (kuva 2).

Alue on muodostettu siten, että sen tiestö suuntautuu tutkittavalle valtatiejaksolle. Alueen Kurikan puoleisessa päässä on otettu mukaan asutus, jonka kunnoltaan paras tieyhteys Kurikan keskustaan kulki tutkittavalla tieosalla sijaitsevan Myllysalon liittymän kautta. Alueen rajauksessa on pyritty säilyttämään yhtenäinen asutus yhtenä kokonaisuutena.

Osa-alue 2 sijaitsee välillä Manttila - Keskikylä. Rajauksessa on noudatettu samaa tiestön suuntautumisperiaatetta kuin alueen 1 kohdalla. Alue sisältää seuraavat asutusryhmittymät: Manttila, Larvakylä, Lehtikylä, Hirvikylän Vuorenmaa ja Keskikylä (kuva 2). Tien suunnassa rajanveto oli selvää, koska asutus loppuu noin 2,5 - 3,0 km:n päässä valtatiestä.





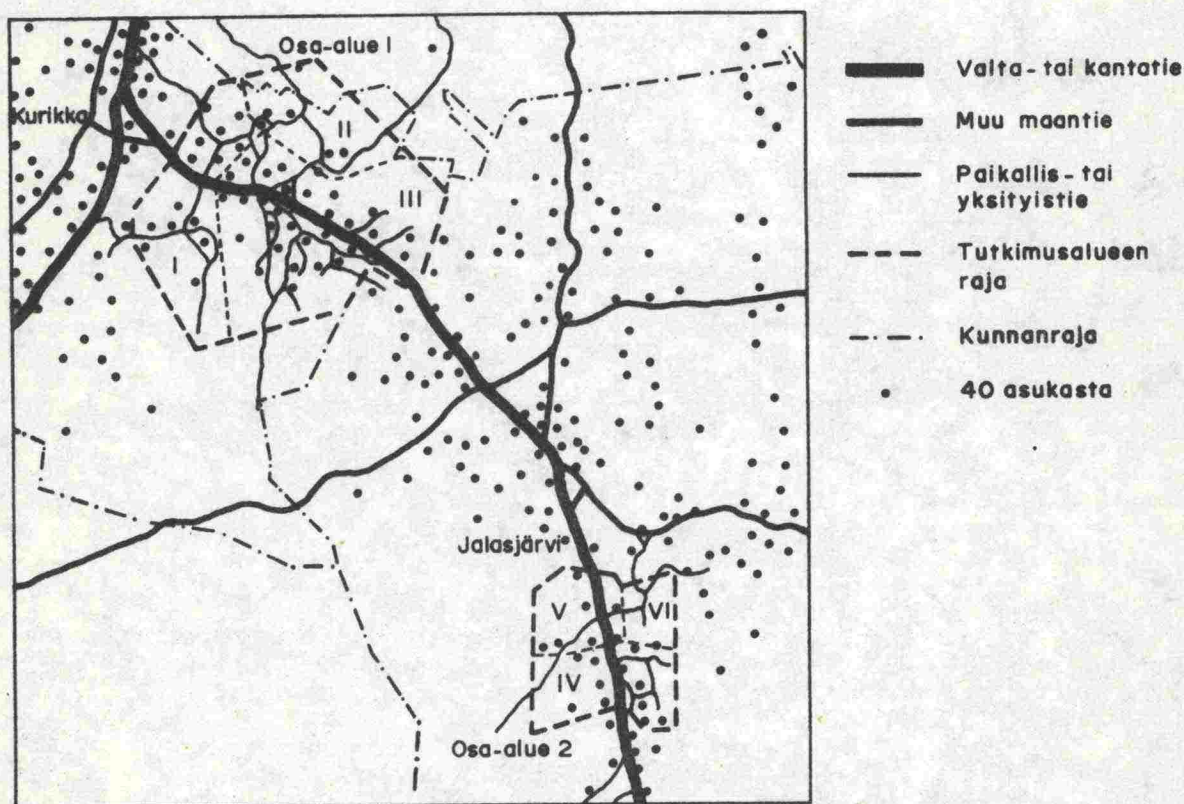
Kuva I. Tutkimuksen kohteina olleet tieosat



## 2.2 Väestö

Koska osa-alueitten rajat vain satunnaisesti noudattavat ole-massa olevia hallinnollisia rajoja, olisi tutkimusalueen väes-tön selvittäminen valmiin perusmateriaalin, kuten henkikirjo-jen tai äänestysluetteloiden avulla ollut erittäin hankalaa, Toisaalta on Vaasan kauppakorkeakoulun tutkimuslaitoksessa laadittu selvitys väestön levinneisyydestä Vaasan läänissä, joka sisältää mm. pistekartan Vaasan läänin väestöstä 1.1.1969 (Alho 1972, kuva 4). Kuvassa 2 esitetty väestön levinneisyys-kuva tutkimusalueella ja sen ympäristössä on lainattu kysei-sestä pistekartasta.

Pistekartan mukaan asuu osa-alueella 1 noin 2000 henkilöä - alueelle osuu 51 pistettä, joista kaksi sijaitsee aivan alueen rajalla. Yksi piste kartalla vastaa 40 asukasta.



Kuva 2. Tutkimuksen kohdealueet, tiestö ja väestön levinnei-syys 1.1.1969 (Alho 1972, kuva 4). Osa-alue 1: I = Myl-lykylä - Salokylä, II = Varpahaiskylä - Noksonkylä, III = Luopa - Oppaanmäki. Osa-alue 2: IV = Keskikylä, V = Mantila - Larvakylä, VI = Hirvikylä



Osa-alueelle 2 vuorostaan osuu 20 pistettä eli alueella asuu noin 800 asukasta.

Koska tutkimusalue kokonaisuudessaan oli haja-asutusaluetta, katsottiin olevan mahdollista arvioida alueen talouksien määrä riittävällä tarkkuudella peruskarttojen avulla. Peruskartoillehan on erikseen merkitty haja-asutusalueen asuinrakennekset. Yhdessä asuinrakennuksessa oletettiin asuvan yhden talouden. Näin laskien saatiin osa-alueelle 1 yhteensä 532 taloutta ja osa-alueelle 2 vastaavasti 202 taloutta eli kaikkiaan 734 taloutta koko tutkimusalueella. Laskemistavan etuja ja haittoja käsitellään lähemmin otoksen edustavuutta arvioitaessa.

Tutkimusalueella asuu noin 25 henkilöä/km<sup>2</sup> väentihyden ollessa hiukan suurempi osa-alueella 1 kuin osa-alueella 2. Kun tutkimusalue jaetaan valtatie suuntaisiin vyöhykkeisiin, havaitaan, että noin 25 % väestöstä asuu vyöhykkeellä, joka ulottuu 0,5 km valtatie molemmin puoli todellisen kulkuetäisyyden perusteella tarkasteltuna. Vyöhykkeellä, joka kattaa etäisyyden 0,5 - 3,0 km valtatiestä sen molemmin puolin, on väentihyys noin puolet siitä, mitä se on valtatiestä lähinnä olevalla vyöhykkeellä. Tätä etäämpänä valtatiestä asuu noin 20 % osa-alueen 1 väestöstä. Osa-alueella 2 ei vastaavalla etäisyydellä ole asutusta juuri lainkaan.

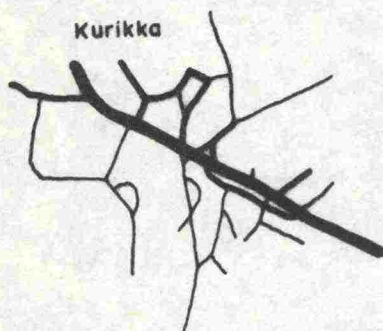
### 2.3 Tiestö

Valtatie 3 on tutkimusalueen pääliikenneväylä. Se jakaa osa-alueittain väestön lähes tasan tien molemmin puolin. Se toimii molempien osa-alueitten liikenteen kokojana sekä muodostaa pääasiallisen yhteyden ao. kuntien keskustaajamiin (Kurikka, Jalasjärvi). Vain Myllykylän perukalta osa-alueelta 1 ja Hirvikylästä osa-alueelta 2 on olemassa vaihtoehtoinen, lyhyempi tie keskustaajamaan.

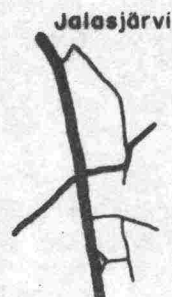
Kuvassa 3 on topologisessa muodossa esitetty tutkimusalueen liikenneverkot, joille on myös laskettu eräitä liikenneverk-



koja kuvaavia tunnuslukuja <sup>1)</sup>. Nämä tunnusluvut vahvistavat valtatie keskeisen merkityksen osa-alueitten liikenneverkoissa. Sekä  $\alpha$  - että  $\beta$  -indeksin alhaiset arvot (arvorajat 0 - 1,0) viittaavat nimittäin lähes puumaiseen liikenneverkkoon, jonka rungon valtatie 3 muodostaa.  $\alpha$  -indeksi ilmaisee liikenneverkon silmukoiden todellisen määrän suhteen silmukoiden teoreettiseen maksimimäärään ja  $\beta$  -indeksi reittien lukumäärän suhteen solmujen lukumäärään siten, että täydellisesti yhdistetyssä verkossa tämä suhde on 1. Lisäksi on havaittavissa, ettei osa-alueitten liikenneverkoilla ole merkittävää laadullista eroa.



$$\begin{aligned} e &= 63 \\ v &= 51 \\ p &= 1 \\ \alpha &= 0.133 \\ \beta &= 0.43 \end{aligned}$$



$$\begin{aligned} e &= 20 \\ v &= 18 \\ p &= 1 \\ \alpha &= 0.10 \\ \beta &= 0.42 \end{aligned}$$

Kuva 3. Tutkimusalueen tiestö ja eräitä tiestön tunnuslukuja. Merkinnot: e = tieosuuksien lukumäärä, v = risteyksien lukumäärä, p = verkkojen lukumäärä, 1 = muu tie, 2 = valtatie

<sup>1)</sup> Haggett, P - Chorley, R J: Network Analysis in Geography, s. 32



Vain Mantilasta Kauhajoelle vievä tie on 2-kaistainen. Tätä tiestöä täydentää tilapäisten autoteiden ja kärryten verkko, joista melkoinen osa oli suhteellisen hyväkuntoista ainakin tutkimusajankohtana. Yksityistieliittymiä valtatiehen oli osa-alueella 1 yhteensä 58 kpl eli noin 7,3 kpl/km ja osa-alueella 2 38 kpl eli noin 7,4 kpl/km. Näihin lukuihin eivät sisälly ns. maatalousliittymät, joita osa-alueella 1 oli lisäksi noin 20 kpl.

Tutkimusalueen tärkeimmät liittymät selviävät parhaiten kuvasta 1. Osa-alueella 1 sijaitsee lähinnä Kurikkaa Myllysalon liittymä. Luovan kylässä on kolme ja Oppaanmäessä kaksi paikallisteiden liittymää. Lisäksi on joukko vilkkaueltaan lähes paikallisteiden liittymiin verrattavia yksityisteiden liittymiä. Osa-alueen 2 tärkein liittymä on Mantilan liittymä.

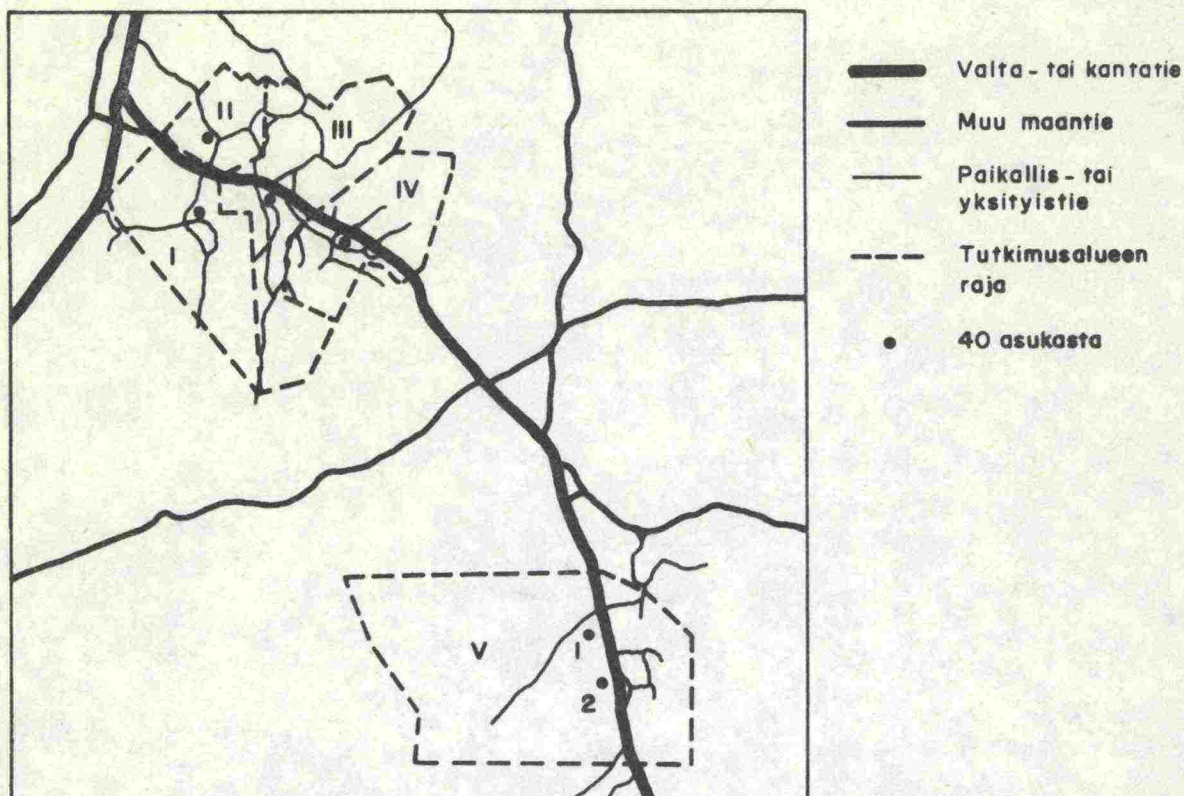
## 2.4 Tutkimusalueen liikennettä aiheuttavat tekijät

Väestön asuinsijat muodostavat tärkeimmän liikenteen lähtöpisteiden ryhmän. Väestön levinneisyyttä tutkimusalueella käsiteltiin jo edellä. Liikenteen päätepisteitä käsitellään ryhmiteltyinä matkan laadun mukaan. Matkat on ryhmitetty koulumatkoihin, työmatkoihin, asiointimatkoihin, sosiaalisen liikkumisen ja maatalouden aiheuttaman liikkumisen johdosta tehtyihin matkoihin.

### 2.41 Koulut

Kansakoulut ovat ainoat varsinaisella tutkimusalueella sijaitsevat koulut. Osa-alue 1 jakautuu neljään kansakoulupiiriin: Myllykylä, Salonkylä, Luopa ja Opas (kuva 4). Näistä kaksi ensiksi mainittua sijaitsee kokonaan yhdellä puolen valtatieä 3 valtatiehen toimiessa niiden välisenä rajana, joten niiden aiheuttama koululaisliikenne valtatiellä on vähäistä. Sen sijaan valtatie 3 jakaa kaksi viimeksi mainittua piiriä lähes keskeltä kahtia ja koulut sijaitsevat aivan valtatiehen tuntumassa sen eteläpuolella. Väestöpistekartan avulla voidaan





Kuva 4. Tutkimusalueen kansakoulupiirit ja kansakoulut. I = Myllykylä, II = Salonkylä, III = Luopa, IV = Oppaanmäki, V = Keskikylä (1 = Mantilan kk, 2 = Keskikylän kk). 1-3 = ks. kuva 1

todeta, että puolet näiden piirien väestöstä asuu valtatie pohjoispuolella eli eri puolella kuin koulu.

Osa-alue 2 kuuluu kokonaisuudessaan Keskikylän kansakoulupiiriin (kuva 4). Piirissä on poikkeuksellisesti kaksi kansakoulua, joista Keskikylän kansakoulu on piirin varsinainen koulu ja Mantilan koulu toimii poikkeusluvalla. Molemmat koulut sijaitsevat valtatie tuntumassa sen länsipuolella. Mantilan koulun pääajoväylä erkanee Kauhajoelle vievästä paikallis-tiestä muutama sata metriä Mantilan tienhaarasta. Keskikylän koulun ajoväylä avautuu suoraan valtatielle. Myös tutkimus-alueen ulkopuolelle jäänyt Pentinmäki kuuluu Keskikylän kansakoulupiiriin.

Muut tutkimusaluetta palvelevat koulut sijaitsevat keskustaa-jamissa. Sekä Kurikassa että Jalasjärvellä on kansalaiskoulu, oppikoulu ja lukio. Lisäksi Kurikassa on yleinen ammattikou-



lu, jonka vaikutusalueeseen Jalasjärvin kuuluu (Lehmusto 1973, kuva 11). Näitä kouluja käydään kotoa käsin, joten ne aiheuttavat päivittäistä liikkumista valtatiellä.

## 2.42 Työpaikat

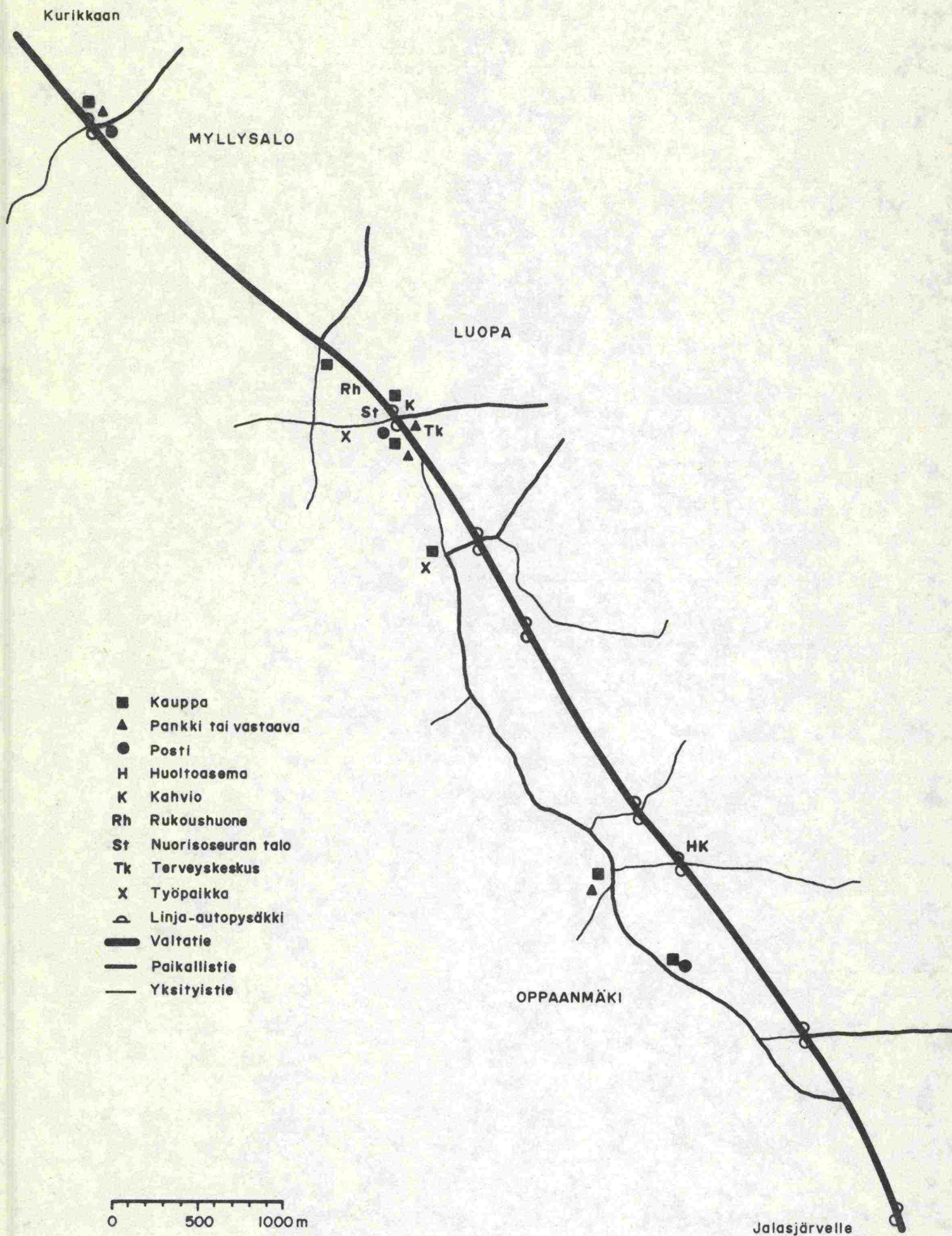
Pääasiallinen työssäkäyntiliikenne tutkimusalueelta suuntautuu keskustajamiin, Kurikkaan ja Jalasjärvelle. Tutkimusalueella sijaitsevat työpaikat ovat maa- ja metsätalouteen liittyviä, kuten saha ja meijeri (alue 1) sekä meijeri ja mylly (alue 2). Poikkeuksen muodostaa Myllykylässä sijaitseva metalliverstas. Näiden merkitys liikennettä aiheuttavina tekijöinä on kuitenkin vähäinen. Valtatien läheisyydessä sijaitsevat, ulkopuolista työvoimaa käyttävät työpaikat näkyvät kuvista 5 ja 6.

## 2.43 Asiointipisteet

Erityyppiset asiointit muodostavat suurimman yksittäisen matkaryhmän. Tutkimusalueelta on saatavissa pääasiallisesti väestön lähes päivittäin tarvitsemia palveluksia, joita ovat sekatarvakauppa, posti ja pankki. Tosin kauppakin on osittain korvautumassa myymäläautolla erityisesti etäämmällä valtatieistä sijaitsevilla alueilla. Suurin osa asiointipisteistä sijaitsee valtatievarrella, johon ne jo vanhan tielinjan aikana ovat sijoittuneet. Uusia asiointipisteitä on erittäin vähän, keskustajamien merkitys jokapäiväistenkin palvelusten tarjoajana on kasvanut.

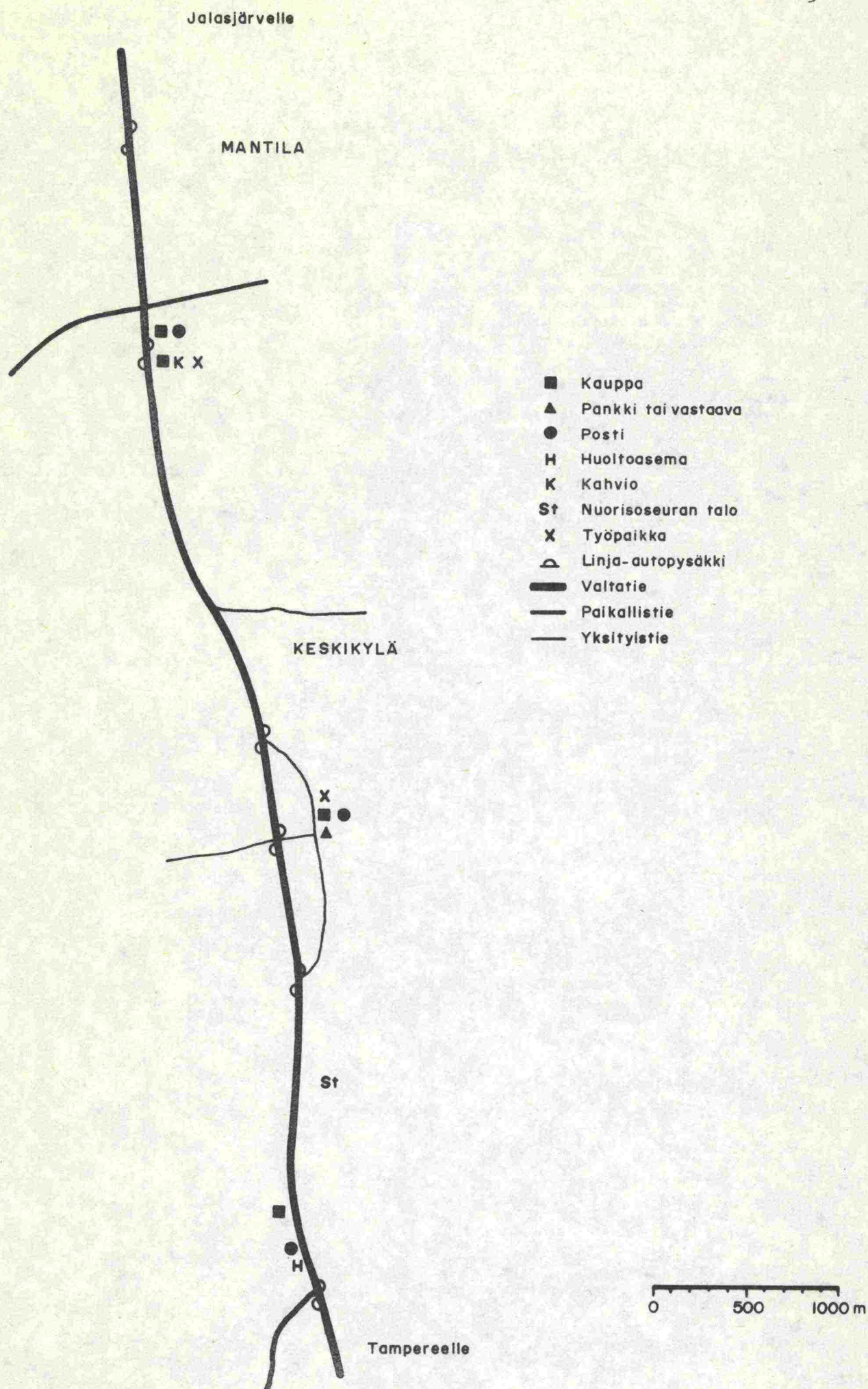
Osa-alueen 1 asiointipisteet ilmenevät kuvasta 5. Ne ovat keskittyneet kolmeen ryhmään, nimittäin Myllysaloon, Luopaan ja Oppaanmäelle. Myllysalon asiointipisteet ovat kauppa, posti ja säästökassa, ja ne sijaitsevat valtatie sekä Myllykylään ja Salonkylään johtavien paikallisteiden risteyksessä.





Kuva 5. Osa-alueen 1 asiointipisteet





Kuva 6. Osa-alueen 2 asiointipisteet



Myllykylässä on lisäksi pieni paikalliskauppa, minkä ohella myös myymäläauto palvelee aluetta. Oppaanmäen palveluvarustus on samantapainen kuin Myllysalon, kaksi kauppaa, osuuspankki ja posti. Ne sijaitsevat vanhan maantien varressa, mutta lyhyt paikallistie yhdistää ne valtatiehen. Tämän paikallistien ja valtatie risteyksessä sijaitsee lisäksi alueen ainoa huoltoasema ja sen yhteydessä kahvio.

Luopa muodostaa tutkimusalueen suurimman asiointipisteiden ryhmittymän. Siellä on noin kilometrin matkalla kolme kauppaa, joista yhden yhteydessä on kahvio, osuus- ja säästöpankki, posti, melko uusi terveyskeskus, rukoushuone sekä nuorisoseurantalo, jossa järjestetään säännöllisesti tansseja ja bingo-iltoja. Näiden välittömässä läheisyydessä ovat lisäksi edellä mainitut Luovan kansakoulu ja saha. Asiointipisteet sijaitsevat valtatie molemmin puolin lähellä ensimmäisen Pojanluomaan vievän paikallistien risteystä.

Osa-alueen 2 asiointipisteet ilmenevät kuvasta 6. Ne ovat vieläkin vaatimattomampaa luokkaa kuin alueen 1 asiointipisteet. Jonkin matkaa Mantilan tienhaaran eteläpuolella sijaitsee kaksi kauppaa, posti ja kahvio. Aiemmin ne sijaitsivat vanhassa Mantilan risteyksessä, mutta kun paikallistien tielinjausta uusittiin, se vedettiin hiukan pohjoisempaa kuin entinen. Keski-Kylässä vanhan tien varrella sijaitsee kauppa, posti ja säästökassa. Lisäksi hiukan tutkimusalueen eteläpuolella, Pentinmäellä, on huoltoasema ja posti sekä nuorisoseurantalo.

Asiointipisteiden lisäksi aiheuttavat liikennettä linja-autopysäkit, joita on tärkeimpien sivuteiden risteyksissä. Näitä on valtatie varrella 9 paria osa-alueella 1 ja 5 paria osa-alueella 2. Lisäksi osa linja-autovuoroista osa-alueella 1 käyttää Oppaanmäen kautta kulkevaa vanhaa maantietä. Valtatie varrella sijaitsevat linja-autopysäkit ilmenevät niinikään kuvista 5 ja 6.



## 2.44 Maatalouden aiheuttama liikkuminen

Maatalouden aiheuttamalla liikkumisella tarkoitetaan tässä yhteydessä sitä liikennettä, jossa maatalousajoneuvot joutuvat käyttämään valtatieta liikenneväylänään. Tärkeimpiä tällaista liikennettä aiheuttavia tekijöitä on tilojen rakennusten ja näiden jakautuminen eri puolille valtatieta. Jakautumisen laajuuden selvittäminen osoittautui sopivan lähdemateriaalin puutteessa hankalaksi. Kuitenkin voidaan rekisterikarttoja tarkastelemalla havaita, että valtatie molemmilla puolilla on ainakin sen läheisyydessä samalla rekisterinumerolla varustettumaita lähes valtatie koko pituudella. Luonnollisesti tällainen tarkastelu on hyvin ylimalkainen eikä kerro mitään maidon käyttömuodosta ja siis niiden aiheuttamasta liikennetarpeesta, mutta viitanee kuitenkin tarpeen olemassaoloon.

Tiluksille suuntautuvan liikenteen lisäksi maatalous aiheuttaa keskuksiin suuntautuvaa maatalousajoneuvoliikennettä mm. lannoitteiden ja rehun haun muodossa. Lisäksi tulevat maidon kuljetus, ajot myllylle, puutavara-ajot ja muu liikenne maatalousajoneuvoilla erityisesti silloin, milloin on kyseessä talouden ainoa moottorikulkuneuvo.



### 3. TUTKIMUSAINEISTO

#### 3.1 Haastattelulomake

Lukuunottamatta edellä käsiteltyä rakenneselvitystä selvitetiin paikallisen väestön liikkumista haastatteluin, joiden tulokset muodostavat pääasiallisen tutkimusaineiston. Haastattelua varten laadittiin lomake, joka väestön liikkumisen osalta tuli käsittämään 20 kysymystä. Haastattelujen tavoitteena oli selvittää kunkin talouden erityyppisten matkojen päätepisteet, käytetyt kulkuneuvot ja reitit. Lisäksi käyntejä keskuksissa ja eritasoisten palvelusten hankintapisteitä tiedusteltiin vielä erillisin kysymyksin. Haastattelun kohteena oli aina koko talouden liikkuminen. Haastattelulomake on tämän tutkimuksen liitteenä 1. Alla olevat viittaukset kysymyksiin tarkoittavat lomakkeen kysymysnumeroita.

Taustatietoina tiedusteltiin ruokakunnan koostumusta ja käytettävissä olevia kulkuneuvoja (kys. 1-2). Työ- ja koulumatkoja, jotka luonteeltaan ovat sekä ajallisesti että reitillisesti säännöllisesti toistuvia, selvitettiin kysymyksillä 13 ja 14.

Asiointeihin liittyivät kysymykset 3-6 ja 15-16. Tutkimusalueen asiointipisteiden palveluvarustuksen huomioon ottaen tiedusteltiin sekä tutkimusalueelta saatavissa olevien että tutkimusalueen ulkopuolella olevien tarvikkeiden ja palvelusten hankintapaikkoja (kys. 5-6). Tätä tiedustelua täydensivät kysymykset keskuksissa käyntien tiheydestä ja aiheesta (kys. 3-4).

Osa kysymyksestä 6 (g-j) ja kysymykset 17-19 liittyivät ihmisten vapaa-ajan liikkumiseen. Vapaa-ajan palvelusten lisäksi tiedusteltiin myös vapaa-ajan harrastusten aiheuttamaa liikkumista.

Maatalouden aiheuttaman liikkumisen osalta haluttiin myös täydentää muista lähteistä saatua tietoa siitä, mikä osa maanviljelystä harjoittavista joutuu käyttämään valtatieä tai ainakin sen ylittämään mailleen päästäkseen (kys. 7-8). Lisäksi



pyrittiin selvittämään tämän liikenteen kausivaihtelua (kys. 9-10) sekä muuta maatalousajoneuvoliikennettä valtatiellä (kys. 11-12).

Yleensä oletettiin ihmisten käyttävän kulkukelpoisinta ja vaihtoehtoisista reiteistä lyhintä reittiä. Tätä tietoa täydennettiin tiedustelemalla haastateltavan talouden kunkin jäsenen kohdalta erikseen edellisen päivänä liikkumista reittikohtaisesti (kys. 20). Haastattelut suoritettiin siten, että edellinen päivä kaikkien haastateltavien osalta oli arkipäivä.

### 3.2 Otannan suorittaminen

Kuten kappaleessa 2.2 todettiin, määriteltiin tutkimusalueen talouksien määrä laskemalla peruskartoilta asuinrakennuksiksi merkittyjen rakennusten määrä, joita oli kaikkiaan 734 (532 + 202). Otoksen suuruudeksi pyrittiin saamaan noin 200 ruokakuntaa joten otokseen päätettiin sisällyttää joka neljäs alueen ruokakunta. Otoksen suorittamista varten alue jaettiin etäisyysvyöhykkeisiin siten, että ensimmäinen vyöhykeraja kulki 500 m:n etäisyydellä valtatiestä, seuraava raja 1500 m:n, kolmas 3000 m:n ja neljäs 5000 m:n etäisyydellä. Vyöhykkeiden rajoja piirrettäessä otettiin huomioon todelliset kulkuetäisyydet valtatiestä. Itse otanta suoritettiin jatkuvana tasavälisenä otantana, kuitenkin siten, että tutkimuksen kahta osa-aluetta käsiteltiin erillisinä. Näin saatiin otokseen 133 taloutta osa-alueelta 1 ja 50 taloutta osa-alueelta 2, joten otoksen kokonaismääräksi tuli 183 taloutta.

Koska ensisijaisena tavoitteena oli alueellisesti kattava otos, päätettiin tapauksissa, joissa otokseen kuuluva rakennus oli autio tai ketään asukkaista ei ollut tavattavissa, menetellä siten, että otokseen valittiin kyseistä rakennusta lähinnä sijaitseva rakennus kuitenkin valtatieta ylittämättä. Edellä mainituista syistä jouduttiinkin lähes joka neljännen haastattelupisteen sijaan valitsemaan alkuperäisestä valinnasta poikkeava piste. Haastattelut suoritettiin 7.-10.5.1974 neljänä arkipäivänä siten, että haastattelua edeltänyt päivä aina oli arkipäivä, kuten kysymystä 20 varten edellytettiin.



### 3.3 Otantamenetelmän edut ja haitat

Valitun otantamenetelmän suurin etu on sen yksinkertaisuus. Jonkin toisen työmäärältään toteuttamiskelpoisen menetelmän lyötäminen olisi tutkimusalueella saattanut osoittautua vaikeaksi. Haastattelujen järjestelyn kannalta valittu menetelmä osoittautui erittäin hyväksi, olihan haastattelupiste tällä tavoin valmiiksi paikannettu kartalla, mikä maaseudun ylimalkaiset osoitteet huomioon ottaen oli melkoinen etu. Lisäksi otoksen ollessa niinkin edustava kuin joka neljäs talous on siitä saatavien tulosten yleistäminen helppoa ja riittävän luotettavaa.

Menetelmän suurimmat haitat liittyvät karttamateriaalin vanhuuteen. Myllykylän - Salonkylän alueen peruskarttojen aineisto oli vuosilta 1963-64. Muut kartat sen sijaan perustuivat vuosina 1957-58 kartoitettuun aineistoon. Suurin haitta tästä on autioitten rakennusten esiintymisen lisäksi viimeisten 15 vuoden aikana rakennettujen talojen puuttuminen, mikäli niitä ei ole rakennettu entisen rakennuksen paikalle. Tällaisia rakennuksia oli - joskaan ei kovin monta - erityisesti valtatieen läheisyydessä, kun taas autiot talot löytyivät enimmäkseen etäimpänä valtatiestä olevilta vyöhykkeiltä.

### 3.4 Otoksen edustavuus

Otosta voidaan pitää kohtalaisen suurena. Ruokakunnan kokoa koskevan kysymyksen perusteella saatiin ruokakunnan keski-kooksi 3,70 henkilöä osa-alueella 1 ja 3,96 henkilöä osa-alueella 2, mitkä kerrottuina alueitten ruokakuntien määrällä antavat osa-alueitten väkiluvuiksi 1968 ja 800 henkilöä. Tämä pitää erittäin hyvin yhtä väestöpistekartan perusteella laskettujen väkilukujen kanssa (2000/800).

Sen sijaan kun verrataan osa-alueitten otosväestön ikäjakauksia v. 1970 väestölaskennan mukaisiin Kurikan ja Jalasjärven kuntien maaseutuväestön ikäjakauksiin, ei yhteensopivuus ole enää yhtä hyvä. Taulukossa 1 on esitetty alle 15-, 15-64 ja yli 64-vuotiaitten osuudet otosväestöstä ja em. kuntien maaseutuväestöstä v. 1970.



Taulukko 1. Osa-alueitten otosväestön ikäjakauma sekä Kurikan ja Jalasjärven kuntien maaseutuväestön ikäjakauma v. 1970 väestölaskennan mukaan

Ikä- luokka	Osa-alue 1/Kurikka		Osa-alue 2/Jalasjärvi	
	Otos	v1. 1970	Otos	v1. 1970
-15	22,1	25,2	28,3	23,6
15-64	65,3	64,4	60,1	64,0
65-	12,6	10,4	11,6	12,4
	100,0	100,0	100,0	100,0

Osa-alueella 1 on lasten osuus pienempi ja vanhusten vastaavasti suurempi kuin vastaavat osuudet koko kunnan maaseutuväestöstä. Täydellistä 5-vuotisryhmiin jaettua ikäpyramidia tarkasteltaessa havaittiin, että ikäryhmästä 50-54 lähtien kuuluu otosväestöstä sekä miehistä että naisista suurempi osuus näihin ikäryhmiin kuin koko kunnassa. Vastaavasti on alle 35-vuotiaitten osuus aina pienempi otosväestössä kuin koko kunnassa, paitsi ikäryhmässä 10-14. Otosväestön ikäjakauma eroaa tilastollisesti erittäin merkitsevästi v. 1970 väestölaskennan mukaisesta ikäjakaumasta sekä miesten että naisten osalta. Osa-alueen 1 väestö vaikuttaa siten olevan keskimäärin vanhempaa kuin Kurikan kauppalan maaseutuväestö yleensä.

Osa-alueella 2 on lasten osuus suurempi ja työikäisten ja vanhusten osuus pienempi kuin vastaavat osuudet koko kunnan maaseutuväestöstä. Erot ovat tälläkin alueella tilastollisesti erittäin merkitseviä. Mitään selvää suuntausta, kuten osa-alueella 1, ei kuitenkaan ole havaittavissa, ja ainakin osa eroista johtunee haastattelujoukon pienuudesta. Varmat johtopäätökset eivät ole mahdollisia, koska osa-alueiden todellisen peruspopulaation ikäjakaumat eivät ole tiedossa.

Mitä itse kysymyksiin tulee, oli puuttuvia vastauksia eniten kysymyksen 19 kohdalla. Kysymys koski kyläilyjä. Myös tanssi- paikkaa koskeva kysymys on tuottanut vaikeuksia. Näiden kysy-



mysten luonne on sellainen, että vaihtoehtoisten matkan päätepisteiden määrä on melko suuri ja saman liikeradan toistuvuus siten vähäinen, jolloin niiden sijoittaminen tämän tutkimuksen puitteisiin ainakaan laaditussa muodossa ei täysin onnistunut. Sen sijaan on vaikeammin selitettävissä pankissa käyntien vähäisyys Luovan kylän vastauksissa. Puuttuvia vastauksia oli 14/64. Muilta osin puuttuvien vastausten määrä oli alle 15 %.

Haastattelijoina toimi tutkijan ja tutkimusapulaisen lisäksi seitsemän Vaasan kauppakorkeakoulun opiskelijaa. Vaikka onkin ilmeistä, että haastattelujen yksityiskohtaisuudessa on haastattelijasta johtuvia eroja, ei vastausten tulkinta halutulla tarkkuudella yleensä tuottanut vaikeuksia.

Edellä esitetyn perusteella voidaan otosta kuitenkin pitää edustavana näytteenä tutkimusalueen väestöstä ja haastattelujen tulokset kelpaavat siten yleistettäväksi kuvaamaan koko tutkimusalueen väestön liikkumista.

### 3.5 Taustatiedot

Taustatietoina tiedusteltiin talouden koostumusta ja talouden käytössä olevia kulkuneuvoja. Talouden koostumuksen yhteydessä pyydettiin erittelemään kunkin perheenjäsenen asema perheessä sekä ammatti ja ikä. Kulkuneuvojen osalta pyydettiin mainitsemaan, ketkä mitäkin kulkuneuvoa enimmäkseen käyttävät.

#### 3.51 Taloutta koskevat tiedot

Taulukossa 2 on esitetty osa-alueiden ruokakuntien keskikoko, talouden päämiehen keskimääräinen ikä ja ammatti, joka on jaoteltu ryhmiin eläkeläinen, maanviljelijä, muu.



Taulukko 2. Haastattelupisteiden lukumäärä, talouden keskikoko, talouden päämiehen keskimääräinen ikä ja ammatti ala-alueittain.

Alue	Kpl	Talouden keskikoko	Talouden päämiehen ikä ja ammatti			
			ikä <sup>x</sup>	eläkel.	maanvilj.	muu
Osa-alue 1	133	3,70	50	19	73	39
Osa-alue 2	50	3,96	49	8	32	10
Yhteensä	183	3,77	50	27	105	49

x) laskettu luokitellusta aineistosta

Maanviljely on molempien osa-alueitten pääelinkeino. Sen osuus on lähes 60 %. Osa-alue 2 on jossain määrin maatalousvaltaisempaa kuin osa-alue 1, jossa muiden elinkeinojen osuus on noin 30 %. Ero osa-alueitten välillä on vieläkin selvempi, mikäli tarkastellaan muissa kuin maatalousammateissa toimivien lukumäärää, kuten jäljempänä tulee ilmenemään.

### 3.52 Käytettävissä olevat kulkuneuvot

Taulukosta 3 selviävät tutkimusalueen ruokakuntien käytössä olleet kulkuneuvot keskimäärin taloutta kohden tutkimusajan kohtana.

Taulukko 3. Talouksien käytössä olevat kulkuneuvot 100 taloutta kohden

Alue	Henkilö-auto	Moottori-pyörä, mopo	Polku-pyörä	Traktori	Puimuri	Muu
Osa-alue 1	67	43	262	49	7	18
Osa-alue 2	62	56	258	70	6	4
Koko alue	65	47	261	54	7	15



Polkupyörä on yleisen kulkuneuvo tutkimusalueella, sillä ainakin yksi löytyi joka taloudesta. Runsaalla 75 %:lla alueen asukkaista on oma polkupyörä, kun alle kouluikäiset on jätetty laskuista pois. Toisaalta noin 23 %:lla haastatelluista talouksista ja runsaalla puolella 15-vuotiaista ja sitä vanhemmista on polkupyörä ainoa omassa käytössä oleva kulkuneuvo. Viimeksi mainittu tieto perustuu vastauksiin kysymykseen, joka koski talouden jäsenten pääasiallisesti käyttämiä kulkuneuvoja (kys. 2). Taulukosta 4 ilmenee, kuinka monella prosentilla alueen talouksista on käytettävissään henkilöauto, mopo tai moottoripyörä ja traktori, sekä kuinka suurella osalla yli 14-vuotiaista polkupyörä on ainoa kulkuneuvo.

Taulukko 4. Taloudet (%), joissa on henkilöauto, mopo tai moottoripyörä sekä traktori. 15-vuotiaat ja vanhemmat (%), joilla on käytössään ainoastaan polkupyörä

Alue	Henkilö-auto	Moottoripyörä, mopo	Traktori	Ainoastaan polkupyörä
Osa-alue 1	58	35	42	53
Osa-alue 2	58	42	66	50
Koko alue	58	37	54	52



#### 4. MAASEUTUMAISEN ASUTUKSEN AIHEUTTAMA LIIKENNE

Liikenteen suuntautumista tiedusteltiin kysymyksillä 3-6. Ensinnäkin tiedusteltiin, kuinka usein ja minkä vuoksi tutkimusalueen väestö käy eräissä valituissa keskuksissa. Keskusten valintaperusteena käytettiin ensisijaisesti sitä, että keskimääräinen käyntitiheys on vähintään 10 käyntiä/talous/vuosi, ja toissijaisesti sijaintia tutkimusalueeseen nähden. Tällä perusteella tiedusteltiin käyntejä kuudessa keskuksessa, jotka olivat Kurikka, Luopa, Jokipii, Jalasjärvi, Mantila/Keskikylä ja Koskue (ks. liite 1). Seinäjoenkin sisällyttäminen luetteloon olisi saattanut olla eräillä näkökohdilla perusteltavissa, mutta koska sen tuoma lisä matkatuotokseen arvioitiin pieneksi, ei lomaketta enää haluttu paisuttaa siitä aiheutuvilla lisäkohdilla. Mantila/Keskikylän sisällyttäminen luetteluihin keskuksiin taas osoittautui tarpeettomaksi, koska osa-alueelta 1 ei mukaan ollut otettu vastaavia keskuksia (Myllysalu, Oppaanmäki). Sitä paitsi halutut tiedot saatiin riittävässä määrin esiin kysymyksillä 5 ja 6. Koska työ- ja koulumatkoja tiedusteltiin erikseen, pyydettiin ne jättämään huomioita käyntitiheyttä arvioitaessa. Lisäksi tiedusteltiin tässä yhteydessä viimeisimmällä matkalla käytettyä kulkuneuvoa.

Toiseksi haluttiin selvittää, missä määrin tutkimusalueen väestö käyttää hyväkseen tutkimusalueella sijaitsevia asiointipisteitä ja missä määrin se taas hankkii vastaavat tarvikkeet ja palvelukset suhteellisen lähellä sijaitsevista korkeamman tason keskuksista, joissa valikoima on laajempi. Tämä tapahtui tiedustelemalla eräitten yleisesti tarvittujen tarvikkeiden ja palvelusten hankintapaikkaa. Tässä yhteydessä pyydettiin myös nimeämään asiointipiste, mikäli se sijaitsi tutkimusalueella, sekä tiedusteltiin eräiden palvelusten käyttötiheyttä.

Kolmanneksi tiedusteltiin eräitten erityisesti maataloudessa tarvittavien tarvikkeiden hankintapaikkaa sekä eräitten kulttuuri- ja vapaa-ajan palvelusten käyttötiheyttä ja palvelupistettä. Viimeksi mainitulla kysymyksellä pyrittiin kartoittamaan sosiaalisen liikkumisen suuntautumista.



Näiden kysymysten avulla selvitettiin käyntien määrä tutkimusalueen talouksista alueen pääkeskuksiin sekä tutkimusalueella sijaitsevien asiointipisteiden vaikutusalueet ja osittain niiden aiheuttaman liikenteen määrä. Liikenteen määrä tullaan osittain esittämään matkoina, osittain käynteinä. Tällöin matka tarkoittaa liikkumista lähtöpisteestä päätepisteeseen, kun taas käynti tarkoittaa liikkumista lähtöpisteestä päätepisteeseen ja takaisin eli siis kahta matkaa.

#### 4.1 Koululaisliikenne

Koululaisten matkat jakautuivat selvästi kahteen ryhmään: kansakoululaisten matkoihin tutkimusalueella sekä muiden koululaisten matkoihin tutkimusalueen ulkopuolelle.

Osa-alueella 1 oli otokseen kuuluvissa talouksissa 41 kansakoululaista sekä 61 muuta koululaista, jotka kävivät koulua Kurikan kuntakeskuksessa. Osa-alueella 2 oli vastaavasti 25 kansakoululaista ja 23 Jalasjärvellä käyvää muuta koululaista. Taulukossa 5 on esitetty vuodessa keskimäärin tutkimusalueen taloutta kohti aiheutuvat koulunkäyntien määrät sekä koulumatkoilla käytettyjen kulkumuotojen suhteelliset osuudet. Tämän lisäksi tutkimusalueella oli joitakin Seinäjoella, Ilmajoella ja Kauhajoella käyviä koululaisia.

Taulukko 5. Koululaisten tutkimusalueelle ja kuntakeskuksiin suuntautuvat käynnit keskimäärin taloutta kohti vuodessa sekä koulumatkoilla käytettyjen kulkumuotojen osuudet (%)

Käyntien suuntautuminen	Käynnit/talous/v	Linja-auto	Polkup. t. jalan	Muu
Tutkimusalueelle	65	-	100	-
Kuntakeskuksiin	82	40	42	12

Kansakoululaisten matkat tapahtuivat joko jalan tai polkupyörällä. Muut koululaiset käyttivät keväällä ja syksyllä yleisimmin linja-autoa (46 %). Myös polkupyörällä kuljettiin suuri osa



matkoista (42 %). Muuna kulkuneuvona käytettiin yleensä mopoa. Talvella kuljettiin lähes yksinomaan linja-atuolla (92 %).

Kansakoululaisten osalta vaikutti koulupiirien jako siihen, kuinka paljon koululaiset joutuivat liikkumaan valtatiellä. Osa-alueella 1 oli kaksi koulupiiriä, jotka rajoittuivat valtatiehen. Niissä koululaisten ei tarvinnut ylittää valtatieta. Muissa koulupiireissä joutui lähes joka toinen koululainen koulumatkallaan ylittämään valtatiehen.

#### 4.2 Työssäkäyntiliikenne

Tässä luvussa käsitellään muuta työmatkaliikennettä paitsi maataloudesta aiheutunutta liikennettä. Osa-alueella 1 toimii haastatteluvastausten perusteella muissa kuin maatalousammatteissa 35 % työikäisistä henkilöistä. Osa-alue 2 oli maatalousvaltaisempaa, sillä siellä vastaava luku oli 22 %. Tutkimusalueelta kävi ympärivuotisessa työssä 112 henkilöä ja osavuotisessa työssä 25 henkilöä. Osa-alueilla Kurikan ja Jalasjärven kuntakeskuksiin suuntautuva liikenne käsitti noin puolet työmatkoista, liikkuvassa työpaikassa tai muissa kuntakeskuksissa työskenteli noin neljännet ja tutkimusalueella samoin neljännes työikäisistä. Tutkimusalueen sisäiset sekä kuntakeskuksiin suuntautuneiden työssäkäyntien keskimääräiset vuosittaiset määrät sekä käytettyjen kulkumuotojen jakaumat on esitetty taulukossa 6.

Taulukko 6. Tutkimusalueelle ja kuntakeskuksiin suuntautuvat työssäkäyntien määrät sekä käytettyjen kulkumuotojen osuudet (%)

Käyntien suuntautuminen	Käynnit/talous/v	Henkilö-auto	Linja-auto	Polkup. t. jalan	Muu
Tutkimusalueelle	37	15	-	60	25
Kuntakeskuksiin	76	60	21	7	12



Kuntakeskuksiin suuntautuvassa liikenteessä oli työmatkoilla yleisimmin käytössä henkilöauto. Joka viides käyttää linja-autoa. Tutkimusalueella työskentelevistä noin joka toisen työpaikka sijaitsi asunnon yhteydessä tai sen läheisyydessä. Suurin osa tutkimusalueen sisäisestä liikenteestä tapahtukin jalan tai polkupyörällä. Muuna kulkuneuvona käytettiin usein mopoa.

#### 4.3 Asiointiliikenne

Kuten aikaisemmin jo on todettu on tutkimusalueen palveluvarustus varsin suppea. Tämän vuoksi alueen väestö hankkii osan jopa aivan jokapäiväisistä tarvikkeista ja palveluksista alueen kuntakeskuksista. Tutkimusalueen sisällä eniten asiointeja aiheutui käynneistä kaupassa, postissa tai pankissa. Kaupaliikkeiden kanssa asiakkaista kilpailivat myymäläautot. Seuraavassa taulukossa on esitetty vuosittain keskimäärin tutkimusalueen taloutta kohti aiheutuneet asiointikäynnit sekä käytettyjen kulkumuotojen suhteellinen jakauma.

Taulukko Tutkimusalueelle ja kuntakeskuksiin suuntautuvat asiointikäynnit sekä käytettyjen kulkumuotojen osuudet (%)

Käyntien suuntautuminen	Käynnit/talous/v	Henkilö-auto	Linja-auto	Polkup. t. jalan	Muu
Tutkimusalueelle	153	28	-	57	15
Kuntakeskuksiin	108	71	13	7	9

Tutkimusalueella tapahtuvat asioinnit tehtiin yleensä jalan tai polkupyörällä (57 %). Henkilöauton käyttö oli myös melko yleistä (28 %). Muina ajoneuvoina tulivat kyseeseen mopo tai traktori. Kuntakeskuksiin suuntautuvista asiointikäynneistä tehtiin pääosa (71 %) henkilöautolla.



#### 4.4 Muu liikenne

Muu liikenne käsittää lähinnä vapaa-ajan viettoon liittyvän liikkumisen. Tällöin selvitettiin mm. käyntejä kyläilemässä, baarissa, elokuvissa, bingoissa, tansseissa ts. ihmisten sosiaalisen yhteystarpeeseen perustuvaa liikkumista. Tällaisten tutkimusalueella tapahtuvien muiden käyntien määräksi tuli keskimääräin 91 käyntiä vuodessa taloutta kohti. Yli puolet niistä muodosti kyläilykäynnit. Seuraavaksi eniten kertyi käyntejä baarissa, tansseissa, bingo-illoissa ja elokuvissa. Tosin huomattava osa talouksista ilmoitti, etteivät ne käytä lainkaan viimeainittuja palveluja. Baarin ja tanssien osalta näiden talouksien osuus oli vajaat puolet, elokuvien noin 3/5 ja bingon osalta 2/3 osaa. Kuntakeskuksiin suuntautuvien vaapaa-ajan matkojen osuus oli vajaa 10 % varsinaisten asiointimatkojen määrästä.

Edellä esitettyjä matkoja tehtiin yleisimmin henkilöautolla (57 %). Jalan tai polkupyörällä kulki 25 % vastaajista, linja-autolla 6 % ja muulla ajoneuvolla 12 %.

#### 4.5 Yhteenveto

Edellä esitetyt tiedot maaseutumaisen asutuksen aiheuttamasta liikenteestä on koottu taulukkoon 7 lukuunottamatta maatalouden aiheuttamaa liikennettä. Sen perusteella tutkimusalueella tapahtui vuodessa noin 650 käyntiä eli edestakaista matkaa taloutta kohti. Niistä noin 45 % suuntautui ao. kuntakeskuksiin tai muualle tutkimusalueen ulkopuolelle. Saatuja lukuja verrattiin tutkimuksessa selvittämällä yksityiskohtaisemmin haastattelua edeltäneen päivän liikenne. Saadut tiedot sekä edeltävän päivän liikennemääristä että matkojen suuntautumisesta tukivat hyvin aikaisemmin saatuja tuloksia.

Taulukossa on myös esitetty käytettyjen kulkumuotojen suhteelliset osuudet. Tosin taulukossa esitetty tilanne kuvaa tilannetta lähinnä haastatteluaajankohtana keväällä. Talvella liisääntyy mm. linja-auton osuus polkupyörällä tehtyjen matkojen kustannuksella.



Taulukko 7. Maaseutumaisen asutuksen aiheuttama kokonaiskäyntimäärä vuodessa taloutta kohti sekä käytettyjen kulkumuotojen osuudet (%)

Käyntien suuntautuminen	Käyntiä/talous/v	Henkilö-auto	Linja-auto	Polkup. t. jalan	Muu
Tutkimusalueelle	346	29	1	57	13
- koulu	65	-	-	100	-
- työ	37	15	-	60	25
- asioinnit	153	28	-	57	15
- muu	91	57	6	25	12
Kuntakeskuksiin	275	43	24	20	13
- koulu	82	-	46	42	12
- työ	76	60	21	7	12
- asioinnit	108	71	13	7	9
- muu	9				
Muualle tutkimusalueen ulkop.	25	70	25	-	5
Yhteensä	646	37	12	39	12



## 5. KEVYT LIIKENNE JA MAATALOUSAJONEUVOLIIKENNE VALTATIELLÄ

Paikallisen, lyhytmatkaisen, hitaan liikenteen joutuessa käyttämään samaa liikenneväylää pitkämatkaisen, nopean kaukoliikenteen kanssa laskee tien liikenneturvallisuus helposti. Erityisesti kevyt liikenne ja hitaat maatalousajoneuvot aiheuttavat päätiellä usein vaaratilanteita. Myös tutkimusalueen onnettomuusluvuihin käy tämä seikka ilmi. Edellä mainitusta syystä on tutkimusalueella syntyneitä kevyen liikenteen ja maatalousajoneuvoliikenteen erityspiirteitä ja sen määrää pyritty selvittämään seuraavassa tarkemmin.

### 5.1 Kevyt liikenne

Kevyen liikenteen osalta vilkkainta aikaa on kevään ja syksyn kuivan kelin ajat, jolloin koulut vielä ovat toiminnassa. Sen sijaan talvella polkupyörällä liikkuvat siirtyvät käyttämään pitemmillä matkoilla linja-autoa. Lyhyemmillä matkoilla kuljetaan kuitenkin edelleen pääasiassa jalan tai kelkalla.

Osa-alueella 1 joutui haastatteluvastausten perusteella vilkkaimmalla tieosalla kuntakeskuksen puoleisessa päässä 32 jalankulkijaa ja pyöräilijää, sekä 18 mopoilijaa käyttämään valtatieta. Ottaen huomioon otoksen suuruuden tuli päivittäiseksi kevyen liikenteen poikkileikkausmääräksi valtatielle näin olleen noin 400 kevyen liikenteen kulkijaa. Lähes yhtä suureksi muodostui myös osa-alueella 2 vilkkaimmin liikennöidyn tieosan kevyen liikenteen määrä. Osa-alueiden rajoilla kuntakeskuksista poispäin mentäessä pienenivät liikennemäärät kuitenkin varsin huomattavasti.

Ylitystarve keskittyi palvelupisteiden sijaintipaikkoihin. Palveluiden sijainnista eri puolilla päätietä aiheutui useita ylityksiä. Vilkkaimmassa tienkohdassa taphtui noin 100 metrin matkalla haastatteluvastausten perusteella noin 80 ylitystä, mikä otoksen suuruuden huomioonottaen vastaa osa-alueella noin 320 ylitystä.



Nuoriso ja vanhukset ovat suurimmat kevyen liikenteen liikkujaryhmät. Voidaan sanoa, että molemmat ryhmät ikänsä takia joutuvat keskimääräistä enemmän turvautumaan kevyen liikenteen kulkuneuvoihin. Useimmiten heillä on käytössään ainoastaan polkupyörä, mikä huomattavasti rajoittaa heidän liikkumistaan. Haastatelluissa talouksissa asui kaikkiaan 66 15-19 -vuotiasta, joista 21:llä oli käytössään mopo tai moottoripyörä ja 10:llä henkilöauto eli lähes joka toisella oli käytössään jokin moottorikulkuneuvo, mikä on suhteellisen suuri osuus. Sen sijaan ainoastaan 10:llä 84:stä yli 65-vuotiaasta oli käytössään jokin muu kulkuneuvo kuin polkupyörä ja tällöinkin oli kyseessä yhtä lukuunottamatta aina mopo. Vanhusten liikkuminen oli yleisesti ottaen vähäistä, sillä 2/3 haastatelluista vanhuksista ilmoitti liikkuvansa vain kotipiirissä haastattelua edeltäneenä päivänä.

## 5.2 Maatalousajoneuvoliikenne

Tutkimusalueen valtatie maatalousajoneuvoliikennettä on tarkasteltu erikseen muusta liikenteestä johtuen siitä, että se keskittyy hyvin selvästi maanviljelyn kannalta tärkeisiin mutta ajallisesti melko lyhyisiin jaksoihin. Arvioinneissa käytettyjä ajanjaksoja olivat muokkaus- ja kylvökausi, välikausi ja heinänteko- ja elonkorjuukausi. Muokkaus- ja kylvökauden arvioitiin kestävän toukokuun puolivälistä kesäkuun alkupäiviin. Välikausi jatkui edellisen jakson päättymisestä juhanukseen, jonka jälkeen melko välittömästi seurasi heinäkuun loppupuolelle jatkuva heinäntekokausi. Elonkorjuukauden arvioitiin kestävän elokuun puolivälistä lähtien noin kuukauden.

Osa-alueella 1 haastatelluista talouksista harjoitti 80 eli noin 60 % maanviljelyä joko pää- tai sivutoimisesti. Osa-alueella 2 oli maataloutta harjoittavia talouksia 40 eli 80 % talouksien kokonaismäärästä. Kummallakin alueella lähes joka toinen maanviljelyä harjoittava talous joutui käyttämään valtatieta päästäkseen tiluksilleen. Valtatieta käyttämään joutuvien talouksien määrä väheni selvästi mentäessä kilometriä kauemaksi valtatiestä.



Vilkkain kausi valtatieen käyttämisen suhteen oli kummallakin osa-alueella muokkaus- ja kylvökausi. Osa-alueella 1 joutui tällä kaudella haastatelluista talouksista runsaat 20 käyttämään päivittäin valtatieä. Välikaudella valtatieä käytti päivittäin 6 ajoneuvoa ja heinänteko- ja elonkorjuukaudella vastaava käyttäjien määrä oli 12. Osa-alueella 2 eri kausien väliset suhteet olivat samansuuntaiset, joskaan käyttäjien määrä ei pudonnut aivan yhtä jyrkästi muokkaus- ja kylvökauden jälkeen. Vilkkaimmissa kohdissa maatalousajoneuvojen poikkileikkausliikennemääräksi tuli noin 60 maatalousajoneuvoa päivässä.

Paitsi suoranaisesti maanviljelykseen liittyvissä ajoissa maatalousajoneuvoa käytettiin vaihtelevassa määrin mm. metsätyöissä, ojituksessa, teiden kunnossapidossa, eläinrehun kuljetuksessa, mylly- ja kauppamatkoilla sekä yleiskulkuneuvona.



## 6. LIIKENNETURVALLISUUS VALTATIELLÄ

Tämän tutkimuksen lähtökohta oli melko edullinen siinä mielessä, että tutkimusongelma oli kaikille haastatelluille ainakin jossain määrin läheinen, vaikka liikenneasioita ei ehkä olekaan kovin perusteellisesti pohdittu. Väestön mielipiteitä selitettiin tilastollisesti useilla taustamuuttujilla (ikä, ammatti, sukupuoli, perheasema perheen koostumus, etäisyys tiestä, tiellä liikkumisen määrä, pääasiallinen kulkuväline ja asuinpaikka), joista asuinpaikka tulee seuraavassa näkyvimmin esille.

Tässä luvussa ei tarkastella liikenneonnettomuusnumeroita, vaan sitä, millaiseksi haastatellut kokevat turvallisuutensa valtatiellä liikkuessaan. Johdatuksena tähän ongelmaan tiedusteltiin haastateltavalta, tapahtuuko valtatiellä 3 tämän mielestä vähän vai paljon onnettomuuksia. Vastausjakautumat, jotka tässä kuten muissakin talukoissa on ilmoitettu prosentteina, ilmenevät taulukosta 8.

Taulukko 8. Käsitys liikenneonnettomuuksien määrästä alueittain

Liikenneonnettomuuksia	Osa-alue 1 (%)	Osa-alue 2 (%)	Yhteensä (%)
Vähän	-	-	-
Ei mielipidettä	13	-	9
Paljon	87	100	91
Yhteensä	100	100	100

Lähes täydellinen yksimielisyys vallitsi siis siitä, että valtatiellä 3 tapahtuu paljon liikenneonnettomuuksia: ainoastaan 17 haastateltua ei osannut tai ei halunnut ottaa kantaa asiaan. Yksikään haastatelluista ei pitänyt onnettomuuksien määrää vähäisenä. Kaikki 17 epätietoista olivat osa-alueelta 1, mutta tilastollisesti merkitsevää eroa osa-alueitten vastauksen välillä ei ole.



Taulukko 8 jo antaa sen kuvan, että alueen väestö kokee liikenneonnettomuudet melkoiseksi ongelmaksi <sup>1)</sup>. Tätä käsitystä tukevat tavallaan kahteen muuhun kysymykseen saadut vastaukset. Kun kysyttiin, miten monta haastateltavan tuntemaa henkilöä oli viimeisten 3-5 vuoden aikana joutunut liikenneonnettomuuteen valtatielellä 3, saattoivat melkein kaikki haastatellut (87 %) nimetä joitakin tällaisia henkilöitä. Muutamat tiesivät jopa toistakymmentä, ja keskiarvoksikin tuli 4,9. Tämäntyyppisille luvuille ei liene löydettävissä vertailukohteita, mutta suurina niitä täytynee pitää, etenkin kun muistetaan, että kysymys on yhdellä tiellä sattuneista onnettomuuksista. On syytä huomata, että näistä tiedoista ei voi laskea "tunnettujen" onnettomuusuhrien lukumäärää, koska eri haastatellut tietysti tunsivat samoja onnettomuuksien uhreja.

Luvut pienenivät ratkaisevasti, kun kysyttiin, kuinka moni oman perheen jäsen oli ollut kolarissa kyseisenä aikana. Silti kymmenesosa haastatelluista pystyi mainitsemaan jonkun. Erään perheen jäsenistä peräti neljä oli ollut onnettomuudessa. Keskiarvoksi tuli 0,17. <sup>2)</sup>

Useimmat haastateltujen kuvailemista onnettomuustapauksista olivat polkupyörällä, mopolla tai jalan liikkuneen tuttavan ja moottoriajoneuvon yhteentörmäyksiä. Tämä korostaa vielä onnettomuuksissa olleiden tuttavien määrän suurutta: yhdessä onnettomuudessa on yleensä ollut vain yksi tuttava mukana, ei useampia.

---

<sup>1)</sup> Haastattelussa pyrittiin tietenkin välttämään kaikkea johdattelua, mutta tämän kysymyksen kohdalla jo pelkkä tutkimuksen tekeminenkin johdattelee vastaajaa. Tämä ei kuitenkaan liene sanottavasti vaikuttanut vastauksiin.

<sup>2)</sup> Onnettomuustilastojen mukaan on viime vuosien aikana 3-4 suomalaista tuhannesta joutunut onnettomuuteen vuoden aikana. Tätä lukua ei voi tehdä vertailukelpoiseksi em. lukujen kanssa muuta kuin täysin mielivaltaisella ja summittaisella tavalla, mutta kovin helposti siitä ei saa yhtä suurta "vertailukelpoista" lukua kuin yllä mainitut luvut.



Haastattelussa kysyttiin seuraavaksi, miten vaarallisena val-  
tatiellä liikkumista pidetään. Vastajalle annettiin viisi  
vaihtoehtoa "erittäin vaarallisesta" "ei ollenkaan vaaralli-  
seen". Koska liikkumisturvallisuus ilmeisesti riippuu liikku-  
mistavasta, oli vaarallisuus arvioitava erikseen kävelijälle,  
polkupyöräilijälle sekä mopoa, autoa ja maatalousajoneuvoa  
ajavalle. Tulokset esitetään taulukossa 9.

Taulukon 9 mukaan tutkimusalueen väestö katsoo kevyen lii-  
kenteen olevan turvattomassa asemassa valtatiellä 3. Kaikkein  
pahimpana pidetään polkupyöräilijöiden asemaa: 89 % haastatel-  
luista pitää polkupyöräilyä valtatiellä joko erittäin tai  
ainakin melko vaarallisena. Mopolla ajaminen koetaan melkein  
yhtä vaaralliseksi - sitä pitää 81 % vastaajista vaarallisena -  
ja käveleminenkin on vaarallista 76 %:n mielestä. Selvästi  
alhaisempia prosentteja saivat autolla ja maatalousajoneuvol-  
la liikkuminen: 30 % ja 45 %.

Kulkuneuvojen vaarallisuusjärjestys vastaa Ruotsin liikenne-  
onnettomuustiedoista laskettua kuolleiden lukumäärää 1 miljar-  
dia henkilökilometriä kohti (Yhteiskuntasuunnittelu 2/72, 33)  
sillä poikkeuksella, että taulukossa 9 mopolla liikkuminen  
on todettu vaarallisemmaksi kuin käveleminen.<sup>1)</sup> Tällainen  
tulos oli siis epäilemättä odotettavissa. Joka tapauksessa  
taulukosta 9 voidaan tehdä se johtopäätös, että kevyen lii-  
kenteen tähän astista tehokkaampi turvaaminen valtatiellä 3  
on keskeinen ongelma.

Käsityksiä eri liikkumistapojen turvallisuudesta taulukoitiin  
ristiin käytettyjen taustamuuttujien kanssa. Taulukon 9 mu-  
kaan osa-alueiden 1 ja 2 haastateltujen käsityksillä ei juuri  
näytä olevan eroja. Osa-alueella 2 asuvat pitävät tosin lähes  
johdonmukaisesti valtatiellä liikkumista vaarallisempana kuin  
osa-alueella 1 asuvat, mutta ero ei ole tilastollisesti merkit-  
sevä. Myöskään ikä, sukupuoli, ammatti, asuinpaikan etäisyys  
valtatiestä, lähikeskuksissa käyntien määrä, pääasiallisesti

<sup>1)</sup> Vastaavaa laskelmaa Suomesta ei liene tehty.



Taulukko 9. Käsitykset/eri liikkumistapojen turvallisuudesta  
valtatielellä 3 alueittain

Liikkuminen jalan	Osa-alue 1 (%)	Osa-alue 2 (%)	Yhteensä (%)
Erittäin vaarallista	24	30	26
Melko vaarallista	50	50	50
Ei osaa sanoa	4	4	4
Ei kovinkaan vaarallista	20	16	19
Ei ollenkaan vaarallista	2	-	1
Yhteensä	100	100	100
Liikkuminen polkupyörällä	Osa-alue 1 (%)	Osa-alue 2 (%)	Yhteensä (%)
Erittäin vaarallista	42	54	45
Melko vaarallista	46	40	44
Ei osaa sanoa	1	-	1
Ei kovinkaan vaarallista	9	6	8
Ei ollenkaan vaarallista	2	-	2
Yhteensä	100	100	100
Liikkuminen mopolla	Osa-alue 1 (%)	Osa-alue 2 (%)	Yhteensä (%)
Erittäin vaarallista	37	60	43
Melko vaarallista	42	30	39
Ei osaa sanoa	11	6	10
Ei kovinkaan vaarallista	9	4	7
Ei ollenkaan vaarallista	1	-	1
Yhteensä	100	100	100
Liikkuminen autolla	Osa-alue 1 (%)	Osa-alue 2 (%)	Yhteensä (%)
Erittäin vaarallista	4	2	3
Melko vaarallista	23	38	27
Ei osaa sanoa	16	10	15
Ei kovinkaan vaarallista	46	42	45
Ei ollenkaan vaarallista	11	8	10
Yhteensä	100	100	100
Liikkuminen maatalousajoneuvolla	Osa-alue 1 (%)	Osa-alue 2 (%)	Yhteensä (%)
Erittäin vaarallista	11	12	11
Melko vaarallista	32	40	34
Ei osaa sanoa	24	6	19
Ei kovinkaan vaarallista	27	36	30
Ei ollenkaan vaarallista	6	6	6
Yhteensä	100	100	100



käytetty kulkuneuvo ja heijastimen käyttö eivät ole tilastollisessa yhteydessä tutkittaviin mielipiteisiin.<sup>1)</sup> Eräiden ajatuskaavioiden mukaan voisi kuvitella esim. vanhojen ihmisten pitävän liikennettä vaarallisempana kuin nuorten ja naisten vaarallisempana kuin miesten, mutta tällaista ei ole havaittavissa yhdenkään liikkumismuoden kohdalla. Autoilijat ja kevyen liikenteen edustajat ovat jokseenkin yksimielisiä siitä, millä kulkuneuvolla liikkuminen on vaarallisinta; kuitenkin autoilijat säännöllisesti pitävät liikkumista hieman vähemmän vaarallisena kuin muut. Selvin ero on havaittavissa autolla liikkumisen vaarallisuutta arvioitaessa: autoilijat pitävät autolla ajoa vähemmän vaarallisena kuin muut. Tämäkään ero mielipiteissä ei kuitenkaan ole edes oireellisella merkitsevyystasolla.

Haastattelussa tiedusteltiin edelleen käsityksiä onnettomuuksien syistä (taulukko 10).

Taulukko 10. Käsitykset onnettomuuksien syistä alueittain

	Osa-alue 1 (%)	Osa-alue 2 (%)	Yhteensä (%)
Ei vastausta, Ei osaa sanoa	33	28	31
Vauhti	17	13	16
Huolimattomuus	29	31	30
Muu(t) syy(t)	21	28	23
Yhteensä	100	100	100

<sup>1)</sup> Taulukoissa, joista eräitä on liitteenä, ei ole yleensä havaittavissa mitään selkeää ja johdonmukaista "suuntaa". Kysymys ei siten liene vain tilastollisen merkitsevyyden puutteesta, joka saattaisi johtua aineiston pienuudesta, vaan todella muuttujien välisen riippuvuussuhteen puuttumisesta.



Kun kysymystä ei selvennetty vastausvaihtoehtoilla, saatiin varsin erilaatuisia vastauksia. <sup>1)</sup> Useimmiten puhuttiin vauhdista tai huolimattomuudesta, oltiin siis sitä mieltä, että "ihmisessä on syy". Turhista ohituksista puhuttiin muutamassa vastauksessa. Lisäksi mainittiin vanhat mopoilijat. Pari kertaa tuli esiin myös paikallisliikenteen ja pitkän matkan liikenteen kohtaaminen, samoin "vaaralliset risteykset".

Saatuja vastauksia ei siis voida pitää erityisen mielenkiintoisina. Jos niiden perusteella yritettäisiin keksiä keinoja turvallisuuden parantamiseksi, olisi siis paljon puhuttu "asennekasvatus" tärkeimmällä sijalla.

---

<sup>1)</sup> Valmiita vastausvaihtoehtoja ei haluttu esittää, koska ne olisivat saattaneet vaikuttaa myös myöhempiin kysymyksiin saataviin vastauksiin.



## 7. SUHTAUTUMINEN VALTATIEN KÄYTÖN RAJOITTAMISEEN

Seuraavissa kysymyksissä tarkastellaan väestön suhtautumista sellaisiin tie- ja tilusjärjestelyihin, joiden avulla paikallisen väestön liikkumista valtatiellä voitaisiin rajoittaa. Aluksi kysyttiin, voidaanko tällaisilla järjestelyillä ylläpitää vähentää onnettomuuksia.

Taulukko 11. Vastaukset kysymykseen "Luuletteko, että rajoittamalla pääsyä valtatielle liikenneonnettomuuksia voitaisiin vähentää?"

	Osa-alue 1 (%)	Osa-alue 2 (%)	Yhteensä (%)
Kyllä	52	54	52
Ei osaa sanoa	31	26	30
Ei	17	20	18
Yhteensä	100	100	100

Tällainen menetelmä liikenneonnettomuuksien vähentämiskeinona ei saa väestön varauksetonta tukea. Kuitenkin täpärä enemmistö uskoo keinon olevan tehokas, ja muista enemmistö on epäroivällä kannalla. 18 % suhtautuu ajatukseen kielteisesti.

Taulukko 12: Vastaukset kysymykseen "Miten suhtaudutte ajatukseen, että keräily- ja rinnakkaisteitä rakentamalla yksityistieliittymien vähimmäisetäisyydeksi valtatiellä tulisi esim. 300 m"

	Osa-alue 1 (%)	Osa-alue 2 (%)	Yhteensä (%)
Kannattaa	60	64	61
Ei osaa sanoa	28	24	27
Vastustaa	12	12	12
Yhteensä	100	100	100

Taulukosta 12 voidaan tehdä se ehkä hieman yllättävä havainto, että yksityistieliittymien vähimmäisetäisyyden pidentämiseen suhtautuvat myönteisesti muutkin kuin ne, jotka uskovat tällaisten toimenpiteiden vähentävän liikenneonnettomuuksia.



Vastauksiin on mahdollisesti vaikuttanut se, että taulukon 12 kysymyksessä puhutaan keräily- ja rinnakkaisteiden rakentamisesta, kun taas taulukon 11 kysymyksessä mainitaan ainoastaan valtatielle pääsyn rajoittaminen. Joka tapauksessa vastaajien enemmistö antaa hyväksymisensä keräily- ja rinnakkaisteiden rakentamiselle. Vastustajia on ainoastaan kahdeksasosa haastatelluista.

Osa-alueilta 1 ja 2 saadut prosenttijakaumat taulukoissa 11 ja 12 ovat lähimain identtiset. Myöskään muilla tutkimuksen selittävillä muuttujilla ei näytä olevan yhteyttä taulukkojen 11 ja 12 variaabeleihin (ks. liitetaulukot).<sup>1)</sup>

Taulukko 13. Vastaukset kysymykseen "Olisiko Teille mielestänne haittaa jonkin liittymän poistamisesta?"

	Osa-alue 1 (%)	Osa-alue 2 (%)	Yhteensä (%)
Ei haittaa	60	72	63
Ei osaa sanoa	14	8	12
On haittaa	26	20	25
Yhteensä	100	100	100

Taulukon 13 mukaan neljäsosa haastatelluista on sitä mieltä, että liittymien vähentämisestä saattaisi olla heille haittaa. Sen sijaan lähes kaksi kolmasosaa arvelee, ettei joutuisi kärsimään liittymien poistamisesta.

Taulukot 11-13 osoittavat, että haastateltujen enemmistö suhtautuu ainakin periaatteessa myönteisesti tiejärjestelyihin. Vastustajia on kysymyksestä riippuen neljäsosa tai vähemmän. Eri alueilta ja eri väestöryhmistä saadut vastaukset ovat jakautumiltaan jokseenkin samanlaiset. Tämä viittaa siihen suuntaan, että muuallakin valtatie 3 varrella asuvien mielipiteet olisivat lähellä tutkimusalueen asukkaiden mielipiteitä.

<sup>1)</sup> Taulukon 12 kysymyksen osalta erityisesti autoilijoiden ja jalankulkijoiden käsitykset tosin eroavat sikäli, että jalankulkijat ovat olleet epävarmempia ottamaan kantaa (vrt. liitetaulukko 2).



Mitään varmuutta tästä ei kuitenkaan ole, ja konkreettisten tiejärjestelysuunnitelmien julkistaminen vaikuttaa todennäköisesti jonkin verran myös haastateltujen mielipiteisiin. Joka tapauksessa voitaneen katsoa, että tarkasteltavien alueiden väestön edustajat antavat hyväksymisensä konkreettisten suunnitelmien kehittelylle.

Taulukko 14. Vastaukset kysymykseen "Miten suhtaudutte tilusjärjestelyihin, joilla pyritäisiin vähentämään maatalouden aiheuttamaa valtatie ylitys- ja käyttötarvetta?"

	Osa-alue 1 (%)	Osa-alue 2 (%)	Yhteensä (%)
Kannattaa	55	54	55
Ei osaa sanoa	32	34	32
Vastustaa	13	12	13
Yhteensä	100	100	100

Myös tilusjärjestelyihin haastateltujen enemmistö suhtautuu periaatteessa myönteisesti; selvästi vastustavia on ainaostaan 13 %. Ajatuksen toteuttaminen käytännössä on kuitenkin toinen asia. Toteuttamismahdollisuuksia epäiltiin tietenkin erityisesti vastustavien ja epäröivien ryhmissä, mutta myös asiaa periaatteessa kannattavien joukossa.



## 8. LIIKENNETURVALLISUUDEN PARANTAMINEN

Käsityksiä liikenneturvallisuuden parantamismahdollisuuksista tiedusteltiin kahdella tapaa: ensin avoimella kysymyksellä ja sen jälkeen valintavastauksisella kysymyksellä. Näin pyrittiin käyttämään hyödyksi kummankin kysymystyyppin hyvät puolet - toisaalta nähtiin, mitä vaihtoehtoja vastaajat oma-aloitteisesti keksivät, toisaalta ei jääty pelkästään vastaajien mielikuvituksen varaan.<sup>1)</sup>

Taulukko 15. Vastaukset kysymykseen "Millä tavoin liikenneturvallisuutta valtatielellä voitaisiin Teidän mielestanne parantaa?"

	Osa-alue 1 (%)	Osa-alue 2 (%)	Yhteensä (%)
Ei vastausta, Ei osaa sanoa	11	8	10
Nopeusrajoitus	30	22	28
Pientareiden leventäminen	8	16	10
Erillinen jalankulku- ja polkupyörätie	2	14	5
Poliisivalvonnan tehosta- minen	1	2	1
Alikulkupaikka	1	2	1
Valaistus	1	-	1
Pakollinen pysähtyminen	1	-	1
Useita edellä mainittuja	19	20	19
Valistus	15	10	14
Muu	11	6	10
Yhteensä	100	100	100

Taulukon 15 mukaan suosituin ratkaisu liikenneturvallisuuden parantamiseksi on nopeusrajoitus. Sitä on kannattanut 28 % vastaajista ainoana parantamisvaihtoehtona. Lisäksi melkein kaikki useita vaihtoehtoja maininneet ovat puhuneet myös no-

<sup>1)</sup> Avovastauksisiin kysymyksiin ei monesti saada vastausta läheskään kaikilta haastateltavilta (vrt. taulukko 21) ja vastaukset voivat olla hyvin erityyppisiä. Tällaisia ongelmia ei taulukossa 28 sanottavasti esiinny.



peusrajoituksista. Siten noin 45 % haastatelluista on tuonut vastauksessaan esiin nopeusrajoituksen. Tähän on todennäköisesti vaikuttanut se, että nopeusrajoitukset ovat viime kuukausina olleet yleinen puheenaihe.

Toiseksi suosituin vaihtoehto on "valistus". Tämä sopii sinänsä hyvin yhteen sen taulukon 10 tuloksen kanssa, että onnettomuuksien pääasiallisina syinä pidetään huolimattomuutta, varomattomuutta yms. inhimillisiä tekijöitä.

Myös pientareiden levittäminen ja erillinen jalankulku- ja pyörätie ovat saaneet kannatusta; parhaana vaihtoehtona on jommankumman näistä mainitut 15 % vastaajista ja yhtä usein on jompikumpi tullut esille myös useita ratkaisuja esitettäessä (pientareiden levittäminen silloinkin useammin). Sen sijaan poliisivalvonnan tehostaminen, alikulkupaikat, valaistus ja pakollinen pysähtyminen eivät tulleet vastauksissa esiin kuin muutaman kerran. Kohtaan "muu" niputettiin hajainen joukko vastauksia, jotka esiintyivät vain kerran tai pari.

Osa-alueilla 1 ja 2 annetuissa vastauksissa on pieniä eroja. Nopeusrajoitus ja valistus ovat erityisesti osa-alueella 1 asuvien suosiossa, kun taas osa-alueella 2 asuvat korostavat niiden ohella pientareiden levittämistä sekä jalankulku- ja pyöräteitä.

Edellä tarkastellun avovastauksisen kysymyksen lisäksi selviteltiin suhtautumista liikenneturvallisuuden parantamiskeinoihin myös valintavastauksisella kysymyksellä. Vastaajalle esitettiin seitsemän vaihtoehtoa, jotka hänen oli asetettava paremmuusjärjestykseen. Mikäli hän piti jotakin vaihtoehtoa täysin hyödyttömänä, hän jätti sen syrjään. Esitetyt vaihtoehdot olivat nopeusrajoitus, pientareiden levittäminen, alikulkupaikka, erillinen jalankulku- ja pyörätie, poliisivalvonta, valaistus ja pakollinen pysähtyminen. Tämä toimenpide luettelo ei tietenkään ole täydellinen, mutta se sisältäneen tärkeimmät keinot, joilla liikenneolosuhteita on pyritty parantamaan (vrt. esim. Näätänen 1972, 148-250). Saadut vastaukset esitetään vastausvaihtoehdoittain taulukoissa 16-22.



Taulukko 16. Jalankulku- ja pyörätiet liikenneturvallisuuden parantamiskeinona

	Osa-alue 1 (%)	Osa-alue 2 (%)	Yhteensä (%)
Paras vaihtoehto	42	56	45
Ei paras, mutta tarpeellinen	32	22	30
Turha vaihtoehto	27	22	25
Yhteensä	100	100	100

Taulukko 17. Alikulkupaikat liikenneturvallisuuden parantamiskeinona

	Osa-alue 1 (%)	Osa-alue 2 (%)	Yhteensä (%)
Paras vaihtoehto	2	2	2
Ei paras, mutta tarpeellinen	24	36	28
Turha vaihtoehto	74	62	70
Yhteensä	100	100	100

Taulukko 18. Valaistuksen lisääminen liikenneturvallisuuden parantamiskeinona

	Osa-alue 1 (%)	Osa-alue 2 (%)	Yhteensä (%)
Paras vaihtoehto	9	2	7
Ei paras, mutta tarpeellinen	34	18	30
Turha vaihtoehto	57	80	63
Yhteensä	100	100	100



Taulukko 19. Pakollisen pysähtymisen määrääminen liikenneturvallisuuden parantamiskeinona

	Osa-alue 1 (%)	Osa-alue 2 (%)	Yhteensä (%)
Paras vaihtoehto	11	12	11
Ei paras, mutta tarpeellinen	40	20	34
Turha vaihtoehto	50	68	55
Yhteensä	100	100	100

Taulukko 20. Pientareiden levittäminen liikenneturvallisuuden parantamiskeinona

	Osa-alue 1 (%)	Osa-alue 2 (%)	Yhteensä (%)
Paras vaihtoehto	14	10	13
Ei paras, mutta tarpeellinen	42	54	45
Turha vaihtoehto	44	36	42
Yhteensä	100	100	100

Taulukko 21. Nopeusrajoitus liikenneturvallisuuden parantamiskeinona

	Osa-alue 1 (%)	Osa-alue 2 (%)	Yhteensä (%)
Paras vaihtoehto	26	15	22
Ei paras, mutta tarpeellinen	62	59	61
Turha vaihtoehto	12	26	17
Yhteensä	100	100	100



Taulukko 22. Poliisivalvonnan tehostaminen liikenneturvallisuuden parantamiskeinona

	Osa-alue 1 (%)	Osa-alue 2 (%)	Yhteensä (%)
Paras vaihtoehto	2	2	2
Ei paras, mutta tarpeellinen	33	44	35
Turha vaihtoehto	65	54	63
Yhteensä	100	100	100

Kun verrataan toisiinsa taulukkoja 15 ja 16, havaitaan yksi huomattava muutos: kun jalankulku- ja pyörätiet taulukossa 15 saivat vain viiden prosentin kannatuksen, niin taulukon 16 mukaan kolme neljäsosaa vastanneista pitää niitä tarpeellisina ja 45 % kaikkien parhaimpana vaihtoehtona. Taulukoista 16-22 huomataan, että jalankulku- ja pyörätiet ovat valintavastauksisessa kysymyksessä kohonneet suosituimmaksi vaihtoehtoiksi, kun avovastauksisessa kysymyksessä nopeusrajoitus ja pientareiden levittäminen mainittiin monta kertaa niitä useammin. Tämä ristiriita taulukkojen 15 ja 16-22 välillä selittyy ilmeisesti siten, että erilliset jalankulku- ja pyörätiet ovat vielä melko harvinaisia: ne eivät helposti tule vastaajan mieleen, niitä ehkä pidetään kalliina tms. Vasta kun ne esitetään yhtenä mahdollisuutena, ne pääsevät tasaveroiseen kilpailuasemaan esimerkiksi kaikkien muistaman nopeusrajoituksen kanssa.

Muilta osin eri vaihtoehtojen järjestyksessä ei juuri muutoksia tapahtunut. Järjestys esitetään vielä tiivistetysti taulukossa 23.

Nopeusrajoituksia pitää tarpeellisena 83 %, mutta parhaana keinona vain 22 % vastaajista - siis vähemmän kuin taulukossa 15. Pientareiden levittämisellä on myös melko paljon kannatusta. Suurin piirtein jokainen haastateltu pitää tärkeänä kevyen liikenteen turvallisuuden parantamista joko jalankulku- ja pyörätietä rakentamalla tai ainakin pientareita levittämällä.



Taulukko 23. Eri liikenneturvallisuuden parantamiskeinojen saama kannatus (%)

	Tarpeellinen vaihtoehto	Paras vaihtoehto
Jalankulku- ja pyörätiet	75	45
Nopeusrajoitus	83	22
Pientareiden levittäminen	58	13
Pakollinen pysähtyminen	45	11
Valaistus	37	7
Poliisivalvonta	35	2
Alikulkupaikat	28	2

Pakollinen pysähtyminen, valaistus, poliisivalvonta ja alikulkupaikat ovat nekin saaneet jonkin verran kannatusta, mutta varsinaisena ratkaisuna niitä ei nähtävästi pidetä. Jotkut vastaajat ovat suositelleet kannattamiaan toimenpiteitä koko tien pituudelle, jotkut taas ovat tarkoin rajanneet ne kohdat, joilla toimenpiteet ovat tarpeellisia. Nämä kohdat on merkitty liitetaulukkoon 5.

Osa-alueilta 1 ja 2 saatujen vastausten välillä on pieniä eroja. Osa-alueella 2 on suosittu jalankulku- ja pyörätietä jonkin verran enemmän - erityisesti taulukon 15 mukaan - ja osa-alueella 1 on valaistusta kannatettu yleisemmin kuin osa-alueella 2 jne. Erot ovat tosin vähäisiä, mutta ne osoittavat kuitenkin, että kunkin tieosuuden erityispiirteet on otettava tehtävissä ratkaisuisissa huomioon.

Taulukkojen 15-22 kysymyksiin saatuja vastauksia ei niitäkään voida tilastollisesti selittää käytetyillä selittäväillä muuttujilla. Vähäisiä eroja on nähtävissä, kuten liitetaulukoista voi päätellä, ei kuitenkaan mitään merkitsevää.



## 9. YHTEENVETO

Tutkimuksen tavoitteena oli selvittää tienvarren maankäytön synnyttämän liikenteen luonnetta ja paikallisen väestön suhtautumista liikenneympäristönsä turvallisuuteen sekä toimenpiteisiin, joilla liikenneturvallisuutta pyritään parantamaan. Tutkimuksen kohteena oli valtatieltä n:o 3 valitut tieosat Kurikan ja Jalasjärven kunnissa. Tutkittavilla tieosilla oli esiintynyt liikenneturvallisuusongelmia, jotka johtuivat siitä, että valtatie palveli samanaikaisesti sekä kaukoliikenteen että paikallisliikenteen kulkuväylänä. Tutkimusmenetelmänä käytettiin haastattelututkimusta.

Tutkimusalueen väestöä ja alueen liikennettä aiheuttavia tekijöitä koskevan perusselvityksen jälkeen tarkasteltiin maaseutumaisen asutuksen synnyttämän liikenteen määrää, luonnetta ja suuntautumista. Liikenteen määrää kuvattiin mm. vuodessa taloutta kohti aiheutuneilla käyntien määrällä. Käynniksi määriteltiin edestakainen matka lähtöpisteestä kohteeseen ja takaisin.

Käyntien määräksi tuli noin 650 käyntiä taloutta kohti vuodessa. Niistä noin 300 käyntiä eli 45 % suuntautui tutkimusalueen ulkopuolelle pääasiassa kuntakeskuksiin. Maatalousajoneuvoliikenne ei sisälly edellä mainittuihin lukuihin. Eniten liikennettä aiheuttivat asiointit. Toiseksi yleisimpiä olivat koulumatkat.

Kevyen liikenteen ollessa vilkkaimmillaan kuivan kelin aikana keväällä ja syksyllä, tehtiin noin puolet päivittäisistä matkoista jalan, polkupyörällä tai mopolla. Merkittävin kevyen liikenteen aiheuttaja oli koululaisliikenne. Maatalousajoneuvoliikenne oli vilkkaimmillaan kevään muokkaus- ja kylvökauden aikana. Lähes joka toinen alueella maataloutta harjoittanut joutui liikkumaan valtatiellä maatalousajoneuvolla, mikä johtui suurelta osalta siitä, että valtatie varressa olevat tilat jakautuivat tien molemmille puolille.

Tutkimuksen paikallisen väestön asenteisiin kohdistuneesta osasta kävi selville, että tarkasteltavan alueen väestö kokee liikenneturvallisuuden valtatiellä ongelmaksi ja suhtautuu



myönteisesti turvallisuuden parantamisyrityksiin. Väestö kokee heikoimmaksi kevyen liikenteen aseman ja kannattaa erityisesti sitä parantavia uudistuksia. Tie- ja tilusjärjestelyt saavat väestön niukan enemmistön tuen; jo etukäteen vastustavia on pieni vähemmistö. Kuitenkin vasta yksityiskohtaisten suunnitelmien valmistuttua voidaan todella luotettavasti selvittää väestön asennoituminen.

Liikenneturvallisuuden parantamiskeinoista väestö pitää parhaana jalankulku- ja pyöräteiden rakentamista - sitä tai osittain samaa asiaa ajavaa pientareiden levittämistä kannatti käytännöllisesti katsoen jokainen haastateltu. Myös nopeusrajoitus sai melkein kaikkien vastaajien kannatuksen. Näiden tärkeimpien keinojen lisäksi katsottiin pakollisella pysähtymisellä, valaistuksen lisäämisellä, poliisivalvonnalla ja alikulku- paikoilla olevan merkitystä liikenneturvallisuudelle. Viimeksi mainittuja toimenpiteitä kannatti kutakin vain vähemmistö haastatelluista.

Tutkimuksessa käytetyt selittävät muuttujat eivät ole pystyneet tilastollisesti selittämään väestön asennoitumista. Tämä johtuu osaksi siitä, että väestö on monista kysymyksistä varsin yksimielistä. Tämä seikka ja erityisesti se, että tutkimuksen osa-alueilla 1 ja 2 ei havaittu merkitseviä eroja mielipidejakaumissa, viittaa siihen suuntaan, että tutkimuksen kohteiksi otetuilla alueilla havaitut mielipidejakaumat vastaisivat melko hyvin koko valtatie 3 varrella asuvan väestön mielipidejakaumia.



## LÄHTEET

Alho, Marja-Leena (1972). Väestön levinneisyys Vaasan läänissä. Vaasan kauppakorkeakoulun julkaisuja. Tutkimuksia n:o 11.

Hagget, P. - Chorley, R. J. (1969). Network Analysis in Geography. London 1969.

Lehmusto, Mauri (1973). Vaasan läänin toiminnallinen alue-rakenne. 1970-luvun alun tilanne. Vaasan kauppakorkeakoulun julkaisuja. Tutkimuksia n:o 19.

Näätänen, Risto (1972). Maantiekuaolema. Porvoo 1972.



Vaasan kauppakorkeakoulun tutkimuslaitos

Valtatie 3

Haastattelija:

No:

On todettu, että valtatie 3:lla välillä Kurikka - lääninraja tapahtuu keskimääräistä enemmän liikenneonnettomuuksia. TVH on antanut Vaasan kauppakorkeakoulun tutkimuslaitokselle tehtäväksi tutkia tähän asiaan tilaan liittyviä syitä, jotta TVH tämän perusteella voisi ryhtyä mahdollisiin toimenpiteisiin onnettomuusvaaran pienentämiseksi. Lisäksi tehtävänä on tutkia ihmisten mielipiteitä erilaisista tällaisista toimenpiteistä. Pyydämmekin Teitä omasta ja ruokakuntanne puolesta vastaamaan seuraaviin kysymyksiin.

Taustatietoja

Haastateltavan sukupuoli 1 mies 2 nainen

- siviilisäätty 1 naimisissa 2 naimaton 3 eronnut 4 leski

Asuinkylä \_\_\_\_\_

Etäisyys valtatiestä \_\_\_\_\_

## 1. Ruokakuntanne koostumus (asema, ammatti, ikä)

A _____	E _____
B _____	F _____
C _____	G _____
D _____	H _____

## 2. Mitä kulkuneuvoja ruokakunnallanne on käytössään ja ketkä mitäkin enimmäkseen käyttävät? Miten monta kutakin kulkuneuvoa on?

a) h-auto _____	d) p-pyörä _____
b) m-pyörä _____	e) traktori/muu maatal. _____
c) mopedi _____	f) muu, mikä? _____



## Liikkumisen suuntautuminen

3. Kuinka usein ruokakunnastanne käydään seuraavissa keskuksissa (työ- ja koulumatkoja ei lasketa mukaan) ?

	Lähes päivit- täin	Kerran vii- kossa	Joka toinen viikko	Kerran kuussa	Har- vem- min	Kulkuväline (kts. 4)
a Kurikka	1	2	3	4	5	_____
b Luopa	1	2	3	4	5	_____
c Jokipii	1	2	3	4	5	_____
d Jalasjärvi	1	2	3	4	5	_____
e Mantila/ Keskikylä	1	2	3	4	5	_____
f Koskue	1	2	3	4	5	_____

Huom. \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

4. Mikä oli pääasiallisena syynä viimeisimpään käyntiin ruokakunnas-  
tanne allaluetelluissa keskuksissa? Mainitkaa myös käyttämänne  
kulkuväline (kts. 3).

	Käynti kontto- rissa tai viras- tossa	Ostos- matka	Huvit- telu ja vir- kis- tys	Opis- kelu	Suku- laisten tai tutta- vien luona	Jokin muu syy. Mikä?
a Kurikka	1	2	3	4	5	6 _____
b Luopa	1	2	3	4	5	6 _____
c Jokipii	1	2	3	4	5	6 _____
d Jalasjärvi	1	2	3	4	5	6 _____
e Mantila/ Keskikylä	1	2	3	4	5	6 _____
f Koskue	1	2	3	4	5	6 _____

Huom. \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_



5. Mistä ruokakunnassanne viimeksi hankittiin seuraavia tarvikkeita?  
Mikäli tutkimusalueella, määritelkää myös palvelupisteen sijainti.

a kahvi ja sokeri \_\_\_\_\_

b pesuaineet \_\_\_\_\_

c jalkineet \_\_\_\_\_

d paremmat vaatteet \_\_\_\_\_

e reseptilääkkeet \_\_\_\_\_

f kemialliset lannoitteet \_\_\_\_\_

g dieselöljy \_\_\_\_\_

h bensiini \_\_\_\_\_

Huom. \_\_\_\_\_

6. Mistä ruokakuntanne hankkii seuraavat palvelukset ja kuinka usein se niitä käyttää? Mikäli tutkimusalueella, määritelkää myös palvelupisteen sijainti (kirjastoauton pysäkki) .

	Lähes päivit- tään	Kerran vii- kossa	Joka toinen viikko	Kerran kuussa	Har- vem- min	Paikkakunta, palvelupiste
a posti	1	2	3	4	5	_____
b osuus/säästö- pankki	1	2	3	4	5	_____
c terveyssisar/ lastenneuvola	1	2	3	4	5	_____
d lääkäri/ hammaslääkäri	1	2	3	4	5	_____
e sair.vakuutus	1	2	3	4	5	_____
f kirjasto/ kirj.auto	1	2	3	4	5	_____
g baari	1	2	3	4	5	_____
h bingo	1	2	3	4	5	_____
i elokuvat	1	2	3	4	5	_____
j tanssit-kesä	1	2	3	4	5	_____
" talvi	1	2	3	4	5	_____

Huom. \_\_\_\_\_



## Maatalouden aiheuttama liikkuminen

7. Mikäli harjoitatte maanviljelystä, miten viljelysmaanne (myös niityt, metsät) sijoittuvat suhteessa valtatie 3:een? Voisitteko oheiselta kartalta osoittaa niiden maiden sijainnin, jotka sijaitsevat eri puolella valtatieta kuin tilanne rakennukset.
- \_\_\_\_\_
- \_\_\_\_\_
- \_\_\_\_\_

8. Joudutteko maillenne päästäksenne joko ylittämään valtatie 3:n tai ajamaan pitkin sitä? Mikäli näin on, voisitteko tarkemmin kuvata käyttämiänne reittejä. (Karttaliite)
- \_\_\_\_\_
- \_\_\_\_\_
- \_\_\_\_\_

9. Kuinka usein allamainittujen kasvukauden osa-ajanjaksojen aikana joudutte jollain maatalousajoneuvolla liikkumaan valtatie 3:lla?

	Useammin kuin kerran päivässä	Lähes päivittäin	Kerran viikossa	Joka toinen viikko	Kerran kuussa	Harvem- min
a muokkaus/ kylvö	1	2	3	4	5	6
b välikausi	1	2	3	4	5	6
c heinänteko/ elonkorjuu	1	2	3	4	5	6

Huom. \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_



10. Kuinka monta viikkoa suurin piirtein yllä mainitut ajanjaksot kestävät? Arvioikaa kokemuksenne perusteella a ja c -jaksojen aikaisimmat ja myöhäisimmät alkamis- ja päättymispäivät.

a muokkaus/  
kylvö \_\_\_\_\_

b välikausi \_\_\_\_\_

c heinänteko/  
elonkorjuu \_\_\_\_\_

Huom. \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

11. Käytätttekö maatalousajoneuvoa myös muuhun tarkoitukseen kuin var-  
sinaisiin maatalousajoihin? Jos kyllä, niin mihin tarkoituksiin?

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

12. Joudutteko metsätöiden, metsänhoidon, ojituksen yms. töiden takia  
liikkumaan jollain maatalousajoneuvolla valtatie 3:lla? Voisitteko  
tarkemmin eritellä, mihin aikaan vuodesta Teillä tällaisia töitä  
on ja mitä reittejä joudutte kulkemaan (karttaliite). Entä joudut-  
teko karjankuljetusten takia käyttämään valtatie 3:a (myös yli-  
tykset) ?

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_



Työ- ja koulumatkoihin liittyvä liikkuminen

13. Käykö joku ruokakuntanne jäsenistä työssä tilan ulkopuolella?  
Missä hän on töissä ja mitä kulkuneuvoa hän yleensä käyttää  
työmatkoillaan?

a) ympärivuotinen työ \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

b) osavuotinen työ \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

Huom. \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

14. Missä lapsenne käyvät koulua? Mitä kulkuneuvoa he yleensä  
käyttävät koulumatkoillaan? Vaihteleeiko kulkuneuvo vuoden-  
ajasta riippuen?

1. \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

2. \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

3. \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

4. \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

Huom. \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_



Asiointit ja sosiaalinen liikkuminen

15. Mitä kulkuneuvoa käytätte päivittäisillä asiointimatkoillanne, esim. kaupassa käydessänne ... ?

---

---

---

16. Mitä kulkuneuvoa käytätte pitemmälle suuntautuvilla asioinneillanne?

---

---

---

17. Mikäli joku ruokakuntanne jäsenistä tapaa käydä baarissa, bingossa tai muussa mahdollisessa lähiseudun vapaa-ajan palveluksessa, mitä kulkuneuvoa hän yleensä käyttää näillä matkoillaan?

---

---

---

18. Mitä kulkuneuvoa yleensä käytätte käyttäessänne harvemmin tarvitsemianne vapaa-ajan palveluksia, esim. elokuvat ?

---

---

---

19. Kuinka usein tapaatte käydä kyläilemässä? Voisitteko kartalta tarkemmin määritellä, mihin vierailunne suuntautuvat? Kulkuneuvo?

---

---

---



20. Voisitteko kunkin ruokakuntanne jäsenen kohdalta erikseen  
mahdollisimman tarkasti kuvata eilisen liikkumisen (karttaliite)?

A

B

C

D

E

F



## Asennoituminen

21. Tapahtuuko valtatiellä mielestänne vähän vai paljon onnettomuuksia?  
1 vähän      2 ei osaa sanoa, kohtalaisesti      3 paljon

22. Onko kukaan tuntemanne henkilö joutunut onnettomuuteen valta-  
tie 3:lla? Kuinka moni? \_\_\_\_\_ Onko joukossa  
perheenjäseniänne? Keitä? \_\_\_\_\_  
Minkälaisia onnettomuustapaukset olivat? \_\_\_\_\_

23. Mistä onnettomuudet mielestänne lähinnä johtuvat?  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

24. Pidättekö valtatiellä liikkumista vaarallisena

	hyvin vaaral- lisena	melko vaaral- lisena	ei osaa sanoa	ei kovinkaan vaarall.	ei ollenkaan vaarall.
- kävelijälle	1	2	3	4	5
- pyöräilijälle	1	2	3	4	5
- mopoilijalle	1	2	3	4	5
- autolla ajavalle	1	2	3	4	5
- maatal. ajoneuvol- la liikkuvalle	1	2	3	4	5

25. Käytättekö heijastinta liikkuessanne tiellä illalla?

1 aina      2 usein      3 joskus      4 ei koskaan

Entä muut perheenjäsenet?

1 aina      2 usein      3 joskus      4 ei koskaan



26. Millä tavoin liikenneturvallisuutta valtatiellä voitaisiin Teidän mielestänne parantaa?

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

27. Luuletteko, että rajoittamalla pääsyä valtatielle liikenne-onnettomuuksia voitaisiin vähentää?

1 kyllä

2 ei osaa sanoa

3 ei

Huom. \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

28. Miten suhtaudutte ajatukseen, että keräily- ja rinnakkais-teitä rakentamalla yksityistieliittymien vähimmäisetäisyydeksi valtatiellä tulisi esim. 300m ?

1 kannattaa

2 ei osaa sanoa

3 vastustaa

Miksi kannatatte/vastustatte? \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

29. Olisiko Teille mielestänne haittaa jonkin liittymän poistamisesta? Jos kyllä, niin minkä?

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

30. Miten suhtaudutte tilusjärjestelyihin, joilla pyritäisiin vähentämään maatalouden aiheuttamaa valtatie ylitys- ja käyttötarvetta?

1 kannattaa

2 ei osaa sanoa

3 vastustaa

Perustelu: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_



31. Kortissa on lueteltu eräitä toimenpiteitä, joilla liikenneturvallisuu-  
tta ehkä voitaisiin parantaa. Pidätkö jotain niistä  
tarpeellisenä jollain käyttämälläne valtatie 3:n osuudella?  
Jos kyllä, niin missä?

a) erillinen jalankulku- ja polkupyörätie: \_\_\_\_\_

( )

b) alikulkupaikka: \_\_\_\_\_

( )

c) valaistus: \_\_\_\_\_

( )

d) pakollinen pysähtyminen: \_\_\_\_\_

( )

e) pientareiden levittäminen: \_\_\_\_\_

( )

f) nopeusrajoitus: \_\_\_\_\_

( )

g) poliisivalvonnan tehostaminen: \_\_\_\_\_

( )

Seuraavaksi pyytäisin, että ant isitte numerot mainituille toimen-  
piteille sen mukaan, missä määrin ne edistäisivät liikennetur-  
vallisuu-  
tta valtatie 3:lla. Annette siis numeron 1 kaikkein eni-  
ten turvallisuutta lisäävälle toimenpiteelle, numeron 2 seuraa-  
valle jne. Miten numeroisitte nämä eri toimenpiteet?

32. Katsotteko, että parantunut liikenneturvallisuus korvaa  
mahdollisist rajoituksista Teille aiheutuvan haitan?

1 täysin

2 suurelta osalta

3 jossain määrin

4 ei ollenkaan

5 ei osaa sanoa



## LIITETAULUKOT

Liitetaulukko 1. Kulkuväline ja valtatiellä liikkumisen turvallisuus.

liikkuminen kävellen	jalan	l i i k k u m i s t a p a		
		autolla	mopolla	p-pyörällä
erittäin vaarallista	25	14	24	34
melko vaarallista	50	52	57	47
ei osaa sanoa	13	4	-	1
ei kovinkaan vaarallista	8	28	19	18
ei ollenkaan vaarallista	4	2	-	-
yhteensä	100	100	100	100
	(24)	(50)	(21)	(77)
liikkuminen pyörällä				
erittäin vaarallista	33	28	43	57
melko vaarallista	55	66	52	31
ei osaa sanoa	4	-	-	-
ei kovinkaan vaarallista	4	4	5	12
ei ollenkaan vaarallista	4	2	-	-
yhteensä	100	100	100	100

(jatkuu)



Liitetaulukko 1. (jatkoa)

liikkuminen mopolla	jalan	l i k k k u m i s t a p a		
		autolla	mopolla	p-pyörällä
erittäin vaaral- lista	42	36	57	43
melko vaarallista	45	40	38	39
ei osaa sanoa	13	12	-	11
ei kovinkaan vaa- rallista	-	12	5	7
ei ollenkaan vaa- rallista	-	-	-	-
yhteensä	100	100	100	100
liikkuminen autolla				
erittäin vaaral- lista	4	2	10	3
melko vaarallista	44	16	29	29
ei osaa sanoa	22	10	19	15
ei kovinkaan vaa- rallista	26	62	42	39
ei ollenkaan vaa- rallista	4	10	-	14
yhteensä	100	100	100	100
liikkuminen maa- talousajoneuvolla				
erittäin vaaral- lista	17	10	19	10
melko vaarallista	31	34	37	38
ei osaa sanoa	26	10	10	24
ei kovinkaan vaa- rallista	22	36	24	25
ei ollenkaan vaa- rallista	4	10	10	3
yhteensä	100	100	100	100



Liitetaulukko 2. Vastaukset valtatieiden käytön vähentämistä koskeviin kysymyksiin vastaajan pääasiallisen liikkumistavan mukaan.

"Luuletteko, että rajoittamalla pääsyä valtatielle liikenneonnettomuuksia voitaisiin vähentää?"

	l i i k k u m i s t a p a			
	jalan	autolla	mopedilla	polkupyörällä
kyllä	42	54	48	55
ei osaa sanoa	42	20	33	29
ei	16	26	19	16
yhteensä	100	100	100	100
	(24)	(50)	(21)	(77)

"Miten suhtaudutte ajatukseen, että keräily- ja rinnakkaisteitä rakentamalla yksityistieliittymien vähimmäisetäisyydeksi tulisi valtatiellä esim. 300 m?"

	l i i k k u m i s t a p a			
	jalan	autolla	mopedilla	polkupyörällä
kannattaa	38	76	67	60
ei osaa sanoa	58	12	19	27
vastustaa	4	12	14	13
yhteensä	100	100	100	100

"Olisiko Teille mielestänne haittaa jonkin liittymän poistamisesta?"

	l i i k k u m i s t a p a			
	jalan	autolla	mopedilla	polkupyörällä
ei	58	56	66	68
ei osaa sanoa	25	10	5	11
kyllä	17	34	29	21
yhteensä	100	100	100	100



Liitetaulukko 3. Liikenneturvallisuuden eri parantamiskeinojen kannatus vastaajan pääasiallisen liikkumistavan mukaan.

jalankulku- ja pyörätiet

l i i k k u m i s t a p a

	jalan	autolla	mopedilla	polkupyörällä
paras vaihtoehto	29	36	52	52
ei paras, mutta tarpeellinen	42	28	19	30
turha vaihtoehto	29	36	29	18
yhteensä	100	100	100	100
	(24)	(50)	(21)	(77)

nopeusrajoitus

paras vaihtoehto	13	24	24	14
ei paras, mutta tarpeellinen	70	56	48	62
turha vaihtoehto	17	20	28	23
yhteensä	100	100	100	100

pientareiden levittäminen

paras vaihtoehto	13	10	14	14
ei paras, mutta tarpeellinen	45	42	46	49
turha vaihtoehto	42	48	40	37
yhteensä	100	100	100	100



Liitetaulukko 4. Vastaukset valtatie käytön vähentämistä koskeviin kysymyksiin alueittain vastaajan liikkumismäärän mukaan.

"Niten suhtaudutte ajatukseen, että keräily- ja rinnakkaisteitä rakentamalla yksityistieliittymien vähimmäisetäisyydeksi tulisi valtatiellä esim. 300 m?"

o s a - a l u e 1

käynnit Kurikassa

	lähes päivittäin	kerran viikossa	joka 2. viikko tai harvemmin
kyllä	68	65	41
ei osaa sanoa	18	23	48
ei	14	12	11
yhteensä	100	100	100

o s a - a l u e 2

käynnit Jalasjärvellä

	lähes päivittäin	kerran viikossa tai harvemmin
kyllä	71	57
ei osaa sanoa	18	27
ei	11	16
yhteensä	100	100

"Olisiko Teille mielestänne haittaa jonkin liittymän poistamisesta?"

o s a - a l u e 1

käynnit Kurikassa

	lähes päivittäin	kerran viikossa	joka 2. viikko tai harvemmin
ei	57	58	68
ei osaa sanoa	18	11	10
kyllä	25	31	22
yhteensä	100	100	100



o s a - a l u e 2  
käynnit Jalasjärvellä

	lähes päi- vittäin	kerran viikossa tai harvemmin
ei	80	68
ei osaa sanoa	6	10
kyllä	14	22
yhteensä	100	100



Liitetaulukko 5. Alueet, joille erilaisia liikenneturvallisuuden parantamiskeinoja useimmin suositeltiin.

osa-alue 1

parannuskeino	suositellut paikat
jalankulku- ja pyörätiet	Kurikka-Myllysalo (10 vastausta) Kurikka-Luopa (11) Myllysalo (13) Oppaanmäki (14) muuta vastauksia yhteensä 13
alikulupaikat	Oppaanmäki (7) muuta vastauksia 12
valaistus	koko matkalle (16) Myllysalo (10) Luopa (10) muuta vastauksia 11
pakollinen pysähtyminen	Myllysalo (28) muuta vastauksia 19
pientareiden levittäminen	Myllysalo (36) muuta vastauksia 24
nopeusrajoitus	Myllysalo (46) muuta vastauksia 23
poliisivalvonta	Myllysalo (11) muuta vastauksia 12

osa-alue 2

jalankulku- ja pyörätiet	Jalasjärvi-Hulkko (10) Jalasjärvi-Keskikylä (8) Jalasjärvi-Mantila (5) Muita vastauksia 4
alikulupaikat	Mantilan risteys (6) Muita vastauksia 8
valaistus	Mantilan risteys (4) Muita vastauksia 4
pakollinen pysähtyminen	Jalasjärvi-Keskikylä (3) Mantilan risteys (3) Muita vastauksia 3
pientareiden levittäminen	Jalasjärvi-Keskikylä (10) Jalasjärvi-Hulkko (10) muuta vastauksia 5
nopeusrajoitus	Jalasjärvi-Hulkko (19) muuta vastauksia 11
poliisivalvonta	Jalasjärvi-Hulkko (15)